АДМИРАЛ ФЛОТА
И. С. ИСАКОВ

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ СССР В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

★

ВОЕНМОРИЗДАТ
1944



Адмирал флота
И. С. ИСАКОВ

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ СССР В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ





Военно-Морское Издательство НКВМФ СОЮЗА ССР
Москва 1944 Ленинград

Работа адмирала флота И. С. Исакова «Военно-Морской Флот СССР в отечественной войне» была опубликована в журнале «Морской Сборник» № 1, 2, 3 и 4 за 1944 г. В связи с большим интересом, вызванным к этой работе у читателей, а также в целях ознакомления более широких читательских кругов с ролью Военно-Морского Флота в отечественной войне она издается отдельной книгой. В настоящее издание автором внесен ряд дополнительных материалов, не использованных при публиковании работы в журнале.

Книга подготовлена к печати редакцией журнала «Морской Сборник» и издана под наблюдением ответственного редактора журнала вице-адмирала Ю. А. Пантелеева.



1. ОБЩАЯ ОБСТАНОВКА И ХАРАКТЕР ВОЙНЫ НА МОРЕ

Эволюция германских планов

Начиная летом 1941 г. войну против СССР, немецкие стратеги ставили перед собой главную военную цель—быстро разгромить советские вооруженные силы на полях Украины и Белоруссии, далеко не доходя до Москвы или Кавказа, которые, очевидно, сами должны были упасть к ним в руки в результате намечаемой грандиозной победы.

Но, несмотря на свою фанатическую самоуверенность и истинно тевтонское самомнение, послужившие корнями грубейших просчетов в области политики и военной стратегии, и органическую неспособность понять патриотизм русского народа и силу советского государства, немецкое командование все же давало себе отчет в том, что запланированная победа может обойтись значительно дороже, чем головокружительные успехи, достигнутые в Польше, Норвегии, Бельгии или во Франции. Поэтому два основных условия должны были обеспечить точные календарные даты выполнения намеченного плана: внезапность нападения и полное напряжение всех сил и средств, включая массовое применение новейшей военной техники.

Первое условие—внезапность—было достигнуто путем предательского, вероломного нападения, совершенного под прикрытием еще вчера действовавших политических и экономических договоров и соглашений с СССР, и скрытного сосредоточения перед нашими границами громадных сил, имевших уже двухлетний опыт современной войны.

Второе условие—«тотальное напряжение»—было достигнуто тем, что на всех остальных театрах Германия отказалась от активных операций и сократила до минимума свои силы

на Западе. Исключение составляли действия в Северной Африке, ограниченные по масштабу, и морская блокада Британских островов, проводившаяся также ограниченными силами подводных лодок и авиации.

«Гитлеровская армия вступила в войну против Советского Союза, имея почти 2-х летний опыт ведения крупных военных операций в Европе с применением новейших средств войны...» [1]

В начальный период войны с СССР *германские воздушные и морские силы были нацелены на помощь вторгавшимся бронетанковым армиям для обеспечения главного удара; самостоятельных стратегических задач они не имели.* Вот почему всю тяжесть первых ударов и последующих грандиозных сражений на фронте небывалого в истории протяжения—от заполярного Мурманска до устья Дуная—пришлось принять на себя нашей героической Красной Армии.

Удары с моря на Севере, в Балтике и на Черном море, произведенные одновременно с вторжением через сухопутные границы, носили те же черты «блитца» и были внезапными; они сопровождались применением новых средств и явно рассчитывались не только на нанесение потерь, но и на достижение морального эффекта, чтобы терроризировать наших людей и парализовать их волю к сопротивлению. При этом немецкие захватчики рассчитывали «на слабость Красной Армии и Красного Флота, полагая, что немецкой армии и немецкому флоту удастся с первого же удара опрокинуть и рассеять нашу армию и наш флот...» [2]

Перед рассветом 22 июня 1941 г., когда радио еще не успело оповестить о преступном нападении германской авиации на мирных жителей Орши, Могилева и Смоленска, над рейдами и гаванями Мурманска, Кронштадта, Одессы и Севастополя появились соединения самолетов со свастикой. Часть из них атаковала бомбами корабли, базовые сооружения и жилые кварталы, в то время как другая сбрасывала магнитные мины на главных выходных фарватерах с расчетом запереть в базах и лишить маневра те советские корабли, которые уцелеют от бомб. Одновременно начали поступать донесения от дозорных кораблей о замеченных перископах и попытках

[1] И. Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза. Госполитиздат, 1943, стр. 85.

[2] Там же, стр. 20.

торпедных атак «неизвестных» подводных лодок, принадлежность которых уже не оставляла никаких сомнений. Так начался «блитц» против нашего флота из морских баз, с аэродромов, предоставленных Финляндией и Румынией своему хозяину.

Но немцы жестоко просчитались.

Война не на жизнь, а на смерть с фанатичным и сильным противником на протяжении трех лет, конечно, потребовала жертв, и в частности от флота. Но сейчас, оглядываясь назад и вспоминая первый день отечественной войны, мы видим, как ничтожны были успехи первых «ошеломляющих» ударов врага по нашим флотам и базам, несмотря на все преимущества внезапного нападения.

Севастополь заплатил одним портовым буксиром, подорвавшимся на мине, а город отделался разрушением нескольких жилых строений. Черноморский флот не потерял маневра и вышел в море для выполнения первых операций.

В Финском заливе на второй день войны, уже в процессе выполнения нашим флотом операций, подорвался на мине один боевой корабль, который ленинградскими судостроителями был снова введен в строй в рекордно короткий срок.

Северный флот вовсе не имел боевых потерь и, успешно развернувшись, начал свою боевую деятельность по плану.

Таковы были первые итоги, очевидно неожиданные для противника, потерявшего несколько бомбардировщиков «Ju-88» и одну подводную лодку, несмотря на то, что он внезапно напал на наш флот, находившийся в процессе обычной боевой подготовки мирного времени.

Первые операции врага и последующая линия его поведения совершенно отчетливо показали, что германское командование ставило своим морским силам главной задачей *блокаду нашего флота на всех морях с последующим уничтожением его при помощи авиации и захватом баз с суши.* Решение этой задачи хотя бы только в форме блокады, очевидно, должно было отвечать двум целям:

1) обеспечить беспрепятственное продвижение приморских флангов германских армий, двигающихся к Мурманску, Ленинграду, Одессе, Николаеву и Севастополю, и

2) изолировать СССР от внешнего мира с тем, чтобы исключить подвоз вооружения и продовольствия из США и Соединенного Королевства.

Предполагаемым захватом наших морских баз и аэро-

дромов одновременно достигалось бы обеспечение германских морских коммуникаций. На первых порах немцы, заранее спланировавшие все победы, не придавали большого значения этой негативной задаче, рассчитывая, что победы на суше и захват всех наших военно-морских баз автоматически сделают все моря «немецкими» и тем самым забота об охране их транспортов или караванов будет снята.

Когда советские армии доказали на практике несостоятельность германского плана, все приложенные к этому плану расчеты и графики начали расползаться, и это в первую очередь сказалось на использовании транспорта. Удлинение сухопутных коммуникаций немецких армий, колоссально возросшие потери людей, техники и всех видов боевого снабжения, а также те коррективы, которые все чаще начали вносить в транспортные дела советские партизаны, помимо прочих мер, потребовали пересмотра напряжения различных железнодорожных магистралей.

В первые дни войны транспортный флот Германии мало помогал вторгающимся полчищам. В Балтике он, как и в мирное время, продолжал обеспечивать подвоз из Швеции железной руды и из Финляндии леса и целлюлозы. На Севере немцам пришлось питать морем свою группировку войск и посылать транспорты вокруг Скандинавии только потому, что на этом театре нет железнодорожных путей.

Когда же первый «блитц» провалился, пришлось всю группировку в Финляндии и в советских прибалтийских республиках, а позже все части, оккупировавшие южную Украину, Крым и часть Северного Кавказа, перевести на питание морским транспортом.

Таким образом неожиданно для немцев и вопреки их желанию *задача обеспечения своих морских коммуникаций начала перерастать в главную задачу германского флота*, тем более что советские моряки все успешнее боролись с блокадой противника и топили все больше его транспортов. Так произошла эволюция замыслов и планов морских стратегов Германии, и эта эволюция продолжается по сей день в ту же сторону, т. е. в сторону *усиления мероприятий по охранению своих морских коммуникаций как главной задачи*, но уже не в целях обеспечения вторжения, а в целях обеспечения вывоза награбленного и последующей эвакуации морем тех частей, которые не успели этого сделать на суше. Так стоял вопрос в Крыму до того дня, когда он был очищен от нем-

цев, и так он должен будет стать в свое время в Прибалтике и Финляндии.

Иллюстрацией к сказанному является следующее сообщение германского информационного бюро из Штеттина от 21 января 1944 г.:

«На заседании отдела судоходства зарубежной организации национал-социалистской партии перед представителями германского торгового флота выступил гросс-адмирал Дениц, который отметил неустанную работу экипажей торговых судов, отдал должное их усилиям и заявил, что *германский военно-морской флот считает своей основной задачей охрану германского торгового флота,* а также борьбу с судоходством противника».

Итак, главнокомандующему германским флотом в 1944 г. приходится уговаривать работать своих торговых моряков вместо декларирования таких агрессивных задач, как «вторжение», «разгром», «удушение Англии блокадой» и т. д., и заявлять с трибуны, что основная задача флота—охрана торговли. Особенно примечательно то, что глашатаем этого является тот самый Дениц, который лишь полтора года назад, в январе 1943 г., был призван возглавить тотальную подводную войну.

Методы и средства реализации германских планов

Методы, которыми осуществляются попытки реализации планов германской морской стратегии, могут быть охарактеризованы следующими положениями.

1. У немцев твердо установилась тенденция *в войне с Советским Союзом не рисковать ценными кораблями.* Несмотря на то, что война уже продолжается три года, ни разу и ни на одном из наших морей не наблюдались попытки противника ввести в дело корабли класса выше эскадренных миноносцев. В пределах действий советского флота и его авиации наши моряки ни разу не видели даже силуэта германского крейсера, не говоря о линейных кораблях. Единственное и счастливое исключение составляет встреча подводной лодкой Героя Советского Союза капитана 2 ранга Лунина далеко от своей базы линейного корабля «Admiral Tirpitz», что, совершенно очевидно, не входило в планы германского командования. Линейный корабль был успешно торпедирован, получил повреждение, и немцам пришлось довольно долго ремонтировать его.

Тенденция германского командования беречь свои ценные корабли последовательно вытекала из плана *захвата всех наших баз с суши,* что должно было по их расчетам привести к неизбежной гибели советского флота.

Как следствие этой линии поведения, немецким флотом ни разу не было сделано попытки нанести какой-либо удар с морского направления, вроде высадки крупного десанта, обстрела кораблями наших баз или фланга войск, либо другой аналогичной операции. Поэтому, кроме единичных случаев столкновения миноносцев, до сих пор не произошло значительных морских боев, к великому огорчению особенно нашей корабельных артиллеристов.

2. С первых же дней войны явно определилась вторая особенность метода действий противника как следствие «экономии кораблей»—*стремление решать главную задачу на море своей авиацией.*

Бомбардировщики, действующие против кораблей в базах и в море (преимущественно «Ju-88» и «Ju-87»), торпедоносцы («Не-111») и миноносная авиация (также «Не-111»), заграждающая магнитно-акустическими минами наши стратегические фарватеры, каналы, маневренные плесы флота и акватории портов и гаваней,—вот кто был основным противником советского флота. При этом авиация на морском направлении использовалась немцами очень интенсивно, в различных тактических и оперативных комбинациях, вызванных тем, что, решая морские задачи, германскому командованию приходится оглядываться на нашу морскую авиацию, весьма успешно прикрывающую свой флот и его базы.

3. Следующая характерная особенность немецкого плана блокады—*широкое применение подводных лодок.* С первых дней военных действий, еще до перестройки своей стратегии на «тотальную подводную войну» в Атлантике и связанного с ней расширенного строительства подводного флота, германские лодки начали операции по блокаде Мурманска, Горла Белого моря, Финского и Рижского заливов. Перебросив подводные лодки по Дунаю на Черное море, немцы приступили также к блокаде наших черноморских портов. Действиям подводных лодок широко помогает разведывательная авиация. Эта тенденция не ослабевает до последнего времени, несмотря на значительное уменьшение успешности действий и большие потери, которые несут германские «U-бот» непосредственно на наших театрах от противолодочной системы советских фло-

тов, а также общую убыль вражеских подводных лодок в результате действия грандиозной системы противолодочной обороны наших союзников.

4. В дополнение к авиации и подводным лодкам немцы привлекают к боевой деятельности в исключительно широких масштабах, не имеющих прецедентов в предыдущих войнах, *легкие, «москитные»* и *вспомогательные силы.*

Эскадренные миноносцы, миноносцы, сторожевые корабли всех типов, затем торпедные и сторожевые катера и, наконец, быстроходные универсальные баржи (типа «F»), самоходные морские понтоны (типа «Zibel») и прочие вспомогательные суда, специально построенные с учетом опыта текущей войны, используются противником повседневно в самых разнообразных операциях. Если из-за больших потерь с неба периодически исчезают на время германские самолеты, а уцелевшие подводные лодки скрываются в базах, то деятельность бесчисленного количества немецких «москитных» сил и малых судов продолжается неизменно днем и особенно ночью. Иногда они фактически даже становятся «главными силами», пытающимися выполнять ответственные операции. Особенно благоприятствовал такому выбору немцев шхерный и островной характер Финского залива и Ладожского озера, хотя не менее напряженными были операции и бои «москитных» сил в Азовском море, в Черном море и даже в водах Варангер-фиорда.

Несколько слов об оружии

Чтобы закончить краткую характеристику замыслов германского морского командования и избранных им методов действий, надо сказать несколько слов об оружии противника. Поскольку немцы решили не рисковать большими кораблями в борьбе с советским флотом, использование артиллерии в морских боях оказалось ограниченным; фактически оно имело место только с эскадренных миноносцев, и то эпизодически.

Торпеда—основное оружие подводных лодок и торпедных катеров—нашла широкое применение в германском флоте и в авиации[1]. Некоторые транспорты и вспомогательные суда стали жертвами этого оружия или получили повреждения от попадания неприятельских торпед, но благодаря хорошо организованной противолодочной и противовоздушной обо-

[1] Впервые торпеды с самолета были применены англичанами во время первой мировой войны, однако широко этот метод торпедных атак начал прививаться только в текущую войну.

роне ценных объектов мы не потеряли от действия неприятельского торпедного оружия ни одного значительного боевого корабля, успев на том же поприще нанести большие потери противнику как в боевых кораблях, так и особенно в транспортном флоте. Между тем торпедное оружие, в последнее время значительно усовершенствованное, остается опасным в руках врага, и с ним приходится серьезно считаться, совершенствуя противоторпедную оборону кораблей и транспортов.

Интересно отметить тенденцию применения противником торпед по малоценным объектам, т. е. буксирам, шхунам и т. п. судам, которые, естественно, никогда не могут иметь полноценного охранения. Эта тенденция начала проявляться с тех пор, как успехи немцев пошли на убыль. Так, в период борьбы за Новороссийск некоей подводной лодкой были выпущены по мотоботам, стоявшим у Мысхако, две торпеды (выскочившие на пологий берег). В течение 1943 г. некоторые пляжи кавказского берега и Анапы обогатились новыми образцами немецких и итальянских торпед, с тем же успехом выпущенных по катерам и ботам, стоимость которых вряд ли превышала стоимость затраченных на них торпед. В этой бессмысленной трате самого дорогого вида боезапаса[1] ясно видна бессильная злоба противника, его боязнь рисковать выходом в атаку на охраняемые крейсера, эскадренные миноносцы и канонерские лодки, оперировавшие в тех же районах, и явное нежелание возвращаться после длительного крейсерства в базу с полным торпедным запасом. Очевидно, что отсутствие торпед в аппаратах подводной лодки и соответствующая фантастическая запись в вахтенном журнале обеспечивают очередное потопление «советских транспортов с десантом» и «крупных боевых единиц» на страницах немецких сводок[2].

Но наиболее излюбленным оружием немцев в этой войне на наших морях является *мина*.

---

[1] Современная торпеда по производству относится к первому классу точности и до войны стоила в среднем 13—15 тыс. долларов, т. е. 26—30 тыс. рублей золотом.

[2] Интересно отметить, что 24 мая 1944 г., т. е. после разгрома немцев в Крыму и на его последней коммуникации с Румынией, германская подводная лодка атаковала торпедами рыбачьи катера на Бомборском рейде (кавказское побережье); катера, конечно, не пострадали, а две торпеды взорвались на берегу.

Немецкие моряки учились искусству минной войны у русских в период 1914—1918 гг., и уроки, как будто, не прошли даром. К началу второй мировой войны немцы стали широко применять мины новых типов и даже имели частичный успех. Впрочем, мина всегда была одним из излюбленных средств всех флотов для осуществления морской блокады.

Современная минная война отлична от предыдущей (1914—1918 гг.) не только по своим масштабам, т. е. количеству применяемых мин и по тактико-техническим свойствам нового минного оружия, а главным образом по новым методам использования мин, значительно расширяющим тактические и оперативные возможности применения этого оружия.

Привлечение авиации к минной войне позволило забрасывать мины в те районы, которые совершенно недоступны для надводных и подводных кораблей. Речь идет о возможности заграждения охраняемых внутренних и даже тыловых участков театра, которую немцы широко использовали, особенно в процессе ночных налетов своей авиации.

Помимо авиации, немцы очень широко использовали для выполнения ночных минных постановок быстроходные баржи, торпедные и сторожевые катера (урок, также полученный у русского флота в 1915—1916 гг. в Рижском заливе). Подходы к нашим базам немцы стали систематически засорять минами, буквально каждую ночь, если только позволяла погода (Финский залив, Кронштадтский район, Керченский пролив, Азовское море и т. д.). Конечно, хотя мы и сами не оставались в долгу, это создало большие затруднения нашему флоту и даже привело к отдельным потерям. Особенно сказалась минная война на напряжении людей и техники, так как понадобилось вести не прекращающуюся ни днем ни ночью борьбу с неприятельскими минами и с их постановщиками—надводными, подводными и воздушными.

Тяжелее всего приходится тральщикам, героически борющимся не только с германскими минами, но и с катерами, самолетами и подводными лодками врага и стоически выдерживающим борьбу с морской стихией в любое время года и суток.

Наши минеры научились разгадывать технические хитрости разнообразных типов германских мин и тактические приемы их использования, а флотами накоплен значительный опыт противоминной борьбы. Несмотря на это, минная угроза не исчезла, она требует повседневного внимания и напряжения

и *будет давать о себе знать еще долгое время после войны.*

Там, где организованы бдительное наблюдение, хорошее управление и четкая готовность всей системы противоминной обороны, немецкие мины могут лишь затруднять деятельность наших кораблей, но заблокировать их бессильны. Упорной и самоотверженной работой минная блокада противника преодолевается так же эффективно, как и подводная, причем с нашей стороны одновременно ведется еще более активная и более успешная минная война в водах противника, объективной оценкой которой является большое количество погибших и подорванных вражеских кораблей и транспортов.

Характер войны на море и роль нашего флота

То обстоятельство, что противник ни разу не отважился на прорыв наших морских позиций даже в тех случаях, когда его армия уходила далеко вперед по берегу, не посмел атаковать ни одну нашу базу с моря, а сосредоточил все свои усилия на воздушных ударах и минной и подводной блокаде, в значительной мере определило характер войны на море.

Современная война на наших морских театрах приняла своеобразную форму. Без классических боев и сражений линейных сил, за которыми в прошлых войнах обычно следовали длительные паузы, но все же упорная, кровопролитная, не на жизнь, а на смерть, *исключительно напряженная, непрерывная и ведущаяся в море, под водой, в воздухе и в прибрежных районах всеми средствами, без пауз и отдыха,* целеустремленная только на то, чтобы бить и последовательно уничтожать немецких захватчиков, где бы они ни были,— это та же «истребительная война», перенесенная на море. Она слагается из тысяч мелких боевых эпизодов, повседневных столкновений и боев, иногда перерастающих в такие крупные операции, как оборона баз (Одесса, Ганге, Таллин, Севастополь), высадки больших десантов (Феодосия, Новороссийск, Керчь), проводки больших конвоев, операции обстрела неприятельских баз (Констанца, Варде), срыва эвакуации германских войск из Крыма и т. д., при одновременной и систематической борьбе на коммуникациях противника и непрекращающейся подводной, воздушной и минной войне.

В этой войне с первых же дней Военно-Морской Флот старался не отстать в самоотверженности и героизме от Красной Армии, и уже 7 ноября 1941 г. он получил такую высокую оценку Верховного Главнокомандующего: «Мы имеем теперь

замечательную армию и замечательный флот, грудью отстаивающие свободу и независимость нашей родины»[1].

Главнейшая задача, которую выполнял наш флот на всех морях, заключалась в том, чтобы любыми методами и средствами морской войны *обеспечить стратегические фланги Красной Армии, упирающиеся в море, от десантов или ударов флота противника,* и в нанесении ударов во фланг и тыл группировки войск противника.

Оглядываясь на пройденный этап этой беспримерной войны, моряки с гордостью могут сказать, что эту задачу и свой долг перед родиной они выполнили неплохо.

Ни на одном театре фланг нашей армии не был атакован противником с моря, в то время как наши эскадренные миноносцы, канонерские лодки и сторожевики многократно губительным фланговым огнем поражали артиллерию, доты и скопления немецких, финских и румынских войск в Мотовском и Финском заливах, на Ладожском озере, в Крыму, в Азовском море и под Сталинградом.

Поддержка флангов осаждаемых частей в Ленинграде, Одессе и Севастополе и позже на Керченском полуострове производилась не только миноносцами и малыми кораблями, но и крейсерами и даже линейными кораблями, когда этого требовала обстановка.

Если в первые дни немецких успехов на суше казалось, что противнику незачем обходить фланги нашей армии через море, то в последующий период он много раз был поставлен перед такой необходимостью, когда его фланговая группировка натыкалась на твердую оборону приморских частей Красной Армии; однако, располагая соответствующими средствами, немцы ни разу не рискнули ими воспользоваться. Морские подступы к Ленинграду за все время войны оставались столь же незыблемыми, как были, а славный Кронштадт, обойденный противником как по северному, так и по южному берегу, был неприступным для врага до того исторического дня, когда он принял деятельное участие своей артиллерией в разгроме группировки войск противника под Ленинградом. Неоднократно немцы накапливали силы для производства десанта из Керчи, из Мариуполя и т. д., но каждый раз, после своевременных наших атак с моря и воздуха, рассасывали эти группировки и десантные средства.

[1] И. Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза. Госполитиздат, 1943, стр. 35.

Большую помощь фронту оказал наш флот героической обороной военно-морских баз. В Таллине, в Ганге, в районе Красной Горки, в Одессе, Севастополе, Керчи, Новороссийске моряки совместно с частями Красной Армии не только отстаивали свои дома, не только защищали ценнейшие куски советской территории, но, *надолго задерживая и оттягивая на себя значительно превосходящие силы врага, обессиливали их и тем самым тормозили общий ход германского наступления на главном направлении.*

Сами немцы с запоздалым сожалением писали о том, что беспримерная оборона Севастополя по крайней мере на два месяца задержала наступление их правого фланга и заставила сталинградскую и кавказскую операции, вопреки первоначальному плану, сползти по времени на зимний период. Как известно, сумасбродный план германского командования провалился не только поэтому, и немцы задержались у Севастополя значительно больше двух месяцев, но само признание весьма характерно.

Если противник не решался на десантные операции, за исключением двух случаев [1], окончившихся полным конфузом и разгромом врага, не решался форсировать Керченский пролив, а предпочел даже на Таманский полуостров входить сушей, через Ростов,—то советские моряки широко пользовались «амфибийными» [2] операциями и многократно и успешно высаживали диверсионные, тактические и оперативные десанты на всех морях. Это создавало для противника постоянную угрозу атаки во фланг или в тыл.

Из-за этой систематической угрозы немцы вынуждены были ощетиниться пушками, пулеметами и всеми видами фортификации и средств заграждения, а также пожертвовать большим количеством обслуживающих их войск на значительных пространствах занимаемого ими побережья в Мотовском заливе и Варангер-фиорде, в Финском заливе, на Ладожском озере и, наконец, в Черном море. Румыны изрыли уже все свои берега и в томительном ожидании продолжают оснащать их всеми видами вооружения.

Все это явилось результатом уроков, полученных противником после многократных десантов североморцев во фланг немецких частей с захватом и уничтожением опорных пунк-

[1] О них сказано во второй главе «Война на Балтийском море».

[2] Т. е. «земноводными»—термин, введенный англичанами; у нас ему соответствует термин «комбинированные операции».

тов, островных десантов прославленных защитников Ганге, обходного маневра азовцев под Таганрогом и Мариуполем, при взятии Очакова и Николаева, крупных десантных операций в Феодосии, Керчи и Новороссийске и многих других, о которых немцам и румынам хорошо известно.

Таким образом *действия наших флотов приковывают к побережью и фактически омертвляют значительные силы противника, которые в других условиях были бы использованы на фронте.*

Виднейшая роль в десантах всегда принадлежала морякам, а там, где организовывались крупные десанты частей Красной Армии, моряки были обычно «первым броском», цепляющимся за берег.

Кроме того, *флот выделил много моряков для борьбы на суше* в составе армейских соединений. Морские батальоны, полки или бригады, часть из которых является теперь гвардейскими или краснознаменными, участвовали в боях не только на морских берегах, но и под Москвой и Сталинградом.

Не впервые русскому матросу драться на берегу. Не только в обороне Севастополя и Петропавловска-на-Камчатке (во время Крымской войны), но еще в экспедиционных операциях ушаковской эскадры под Корфу, Неаполем и другими крепостями и базами неизменно наводил трепет на врага и завоевывал себе и своей родине славу русский матрос. Традиция эта сохранилась и, естественно, развернулась шире и глубже теперь, когда «на протяжении громадного фронта от Северного Ледовитого океана до Черного моря бойцы Красной Армии и Военно-Морского Флота ведут ожесточенные бои, чтобы изгнать из нашей страны немецко-фашистских захватчиков и отстоять честь и независимость нашего отечества» [1].

Одновременно с задачей непосредственного обеспечения флангов Красной Армии и борьбы за берега и базы флот решал и решает другую не менее важную, чисто морскую задачу — *задачу борьбы на морских коммуникациях противника* с целью сорвать питание и пополнение германских приморских группировок и снабжение сырьем военной промышленности Германии (никелевая руда из Петсамо; лес, целлюлоза из Финляндии; марганец и железная руда из Криворожья через

[1] И. Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза. Госполитиздат, 1943, стр. 38.

Николаев и устье Дуная—до изгнания немцев с юга Украины, и т. д.).

Эта задача решается систематическими и мощными ударами нашей морской авиации и подводных лодок по базам и водному транспорту противника как самостоятельно, так и в различных комбинациях взаимодействия между собой и с надводными силами.

Вряд ли подводникам любого другого флота в мире приходилось действовать в столь сложных и неблагоприятных условиях, как балтийцам. Трудные навигационные условия, очень большая плотность вражеских минных и сетевых заграждений и дозоров, немецкий контроль всего Финского залива с островов и обоих берегов, а также с аэродромов—все это исключительно затрудняло операции наших подводных лодок. Противник многократно объявлял их уничтоженными, но каждый раз вслед за этим балтийские подводники заявляли о своем существовании очередным потоплением нескольких танкеров или транспортов, демонстрируя свою непреклонную волю к победе.

Нашим самолетам-торпедоносцам, соперничающим с подводными лодками в количестве потопленных вражеских судов, надо было проходить и возвращаться по «коридору» Финского залива или над вражеской территорией, базами и аэродромами только в один конец до 300 км. И, несмотря на это, морская авиация Краснознаменного Балтийского флота при ничтожно малых потерях успешно действовала и действует на коммуникациях противника включительно до южной части Балтийского моря.

Но особенно досадили немцам на коммуникациях, нанеся им в абсолютных цифрах и относительно наибольшие потери, североморцы. Последние, пользуясь ограниченностью сухопутных коммуникаций противника, крепко держат его за горло, систематически уничтожая морские транспорты, доставляющие пополнения, продовольствие и технику немецким горно-егерским частям или возвращающиеся в Германию с никелевой рудой.

На более коротких и близких отрезках морских коммуникаций противника на всех морях систематически действуют наши легкие силы флота и торпедные катера, увеличивающие и без того растущий счет потопленных немецких кораблей и транспортов, особенно в таких условиях, которые создались при эвакуации противника из Крыма.

* *
*

Выше были изложены некоторые общие черты обстановки, характера войны и провалившегося германского морского плана и методов его осуществления, относящиеся ко всем нашим театрам. Но наши моря, географически разобщенные и так не похожие друг на друга, имеют свой состав сил, свою систему базирования, свои частные задачи и, наконец, своих людей. Особенности театра наложили соответствующий отпечаток на характер боевой деятельности каждого из флотов. По тем же военно-географическим условиям состав сил противника на различных морских театрах также не однороден. Все это придало своеобразный характер боевым действиям на каждом театре, которые целесообразно рассмотреть отдельно, исключив общие вопросы, как бы вынесенные за скобки в настоящем введении.

И. С. Исаков

2. ВОЙНА НА БАЛТИЙСКОМ МОРЕ

Исходная обстановка

Немецкое морское командование, начиная войну против советского флота на Балтике, имело помимо элемента внезапности исключительные преимущества по сравнению с условиями первой мировой войны. В 1914 г. весь финский плацдарм, включая Або-Оландский архипелаг, был в руках России, а русский флот располагал хорошо укрепленными базами на обоих берегах Финского залива, Гельсингфорсом и Ревелем (Таллин), что позволило оборудовать поперек залива минно-артиллерийскую позицию большой глубины[1]. Кроме того в Або-Оландском архипелаге и в Рижском заливе были оборудованы фланговые позиции для легких сил. В этих условиях оборона столицы России—Петербурга была вынесена к горлу Финского залива.

К лету 1941 г. только Ганге, изолированный на территории враждебной страны, представлял собою вынесенный вперед опорный пункт нашего флота на северном берегу залива, но и он еще не был закончен оборудованием и не имел огневой связи с южным берегом, так как с момента вступления прибалтийских республик в состав Советского Союза прошло слишком мало времени, чтобы завершить строительство оборонительных сооружений и организацию системы базирования Краснознаменного Балтийского флота и его авиации.

Поэтому с первого же дня войны немцы располагали помимо сухопутного плацдарма, всеми портами, базами, аэродромами, наблюдательными постами и рациями Финляндии

[1] На меридиане Нарген — Порккалауд, с передовой позицией вынесенной к устью Финского залива.

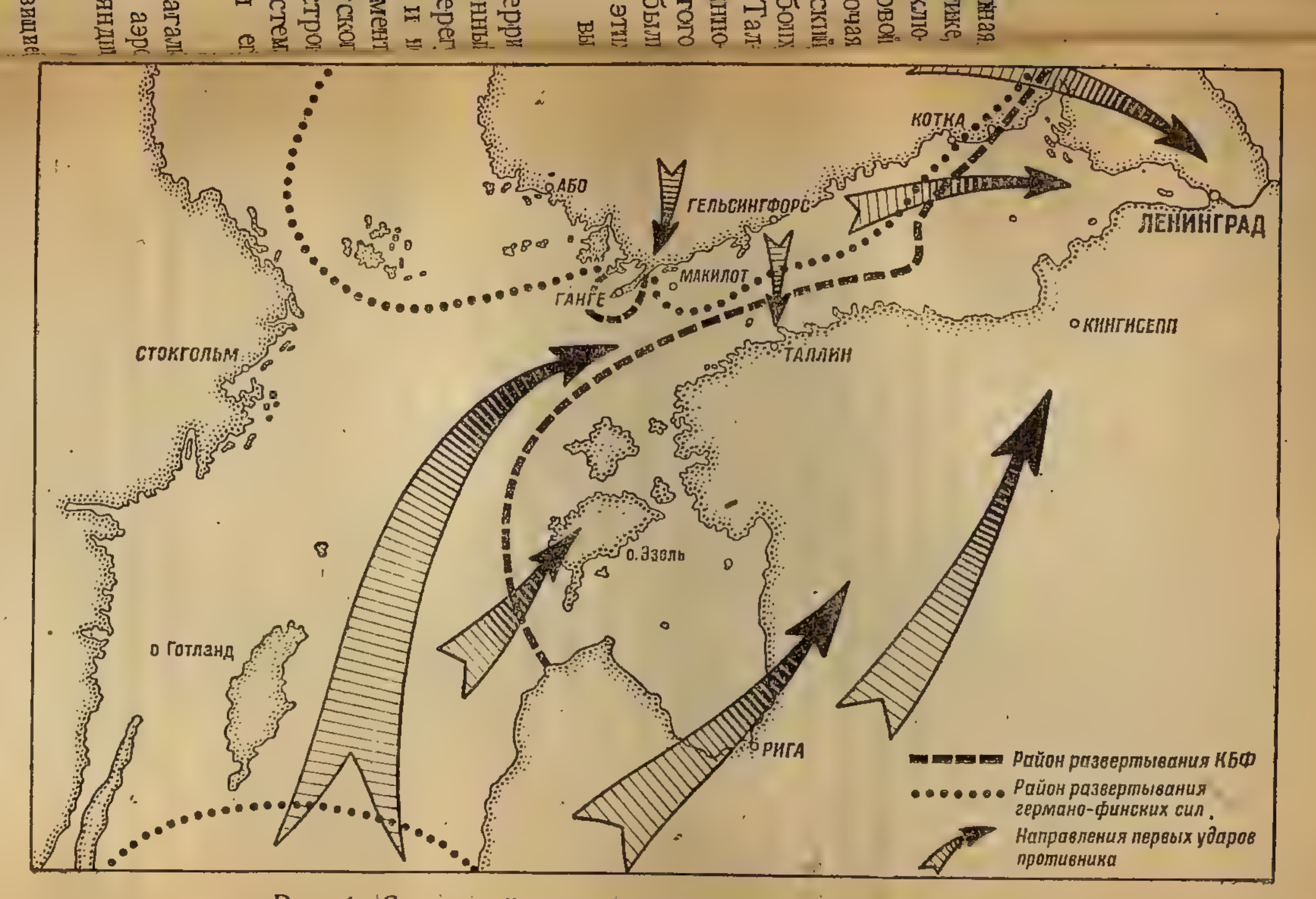


Рис. 1. Схема районов развертывания к 22 июня 1941 г.

включая Або-Оландский архипелаг и Ботнический залив. В этих условиях не только становилась реальной непосредственная опасность Ленинграду и Кронштадту с суши и с воздуха, но и ставилась под угрозу вся система базирования Краснознаменного Балтийского флота, так как развернутый в Рижском заливе и в горле Финского залива в момент удара из Германии, он имел в тылу у себя: опорный пункт противника на о. Макилот, главную базу финского флота Гельсингфорс с крепостью Свеаборг и маневренные базы Котка, Асп-э и др. Все эти базы, прикрытые, помимо наличия системы обороны, естественной преградой шхерных островов, *висели над основной и единственной водной коммуникацией Балтийского флота, базировавшегося на Таллин, и отрезáли его от тыловой базы Кронштадт.*

Такая беспримерно тяжелая обстановка, вынудившая балтийцев с первых дней вероломного нападения фашистской Германии по сути дела драться на два фронта, усугублялась нарушением Финляндией нейтралитета, оформленного обязательством, взаимно данным Советским Союзом и Финляндией при подписании мирного договора 12 марта 1940 г. Статья III этого договора гласит: «Обе Договаривающиеся Стороны обязуются взаимно воздерживаться от всякого нападения одна на другую и не заключать каких-либо союзов или участвовать в коалициях, направленных против одной из Договаривающихся Сторон».

Подлость и предательство финского правительства особо подчеркиваются тем фактом, что оно ударом в спину, направленным против Советского Союза, должно было помочь германским хозяевам пробить дорогу к Ленинграду. Финны проворно услужили фашистской Германии. Уже с первого дня нападения часть германских сил действовала с финских баз; развернуться для этого немцы должны были по крайней мере накануне, а сговориться с финнами—значительно раньше.

Конечно, этими колоссальными преимуществами для своего флота и авиации германское командование постаралось воспользоваться в полной мере. Еще со времен экспедиции фон-дер-Гольца[1] немцы хорошо знали местные условия свое-

---

[1] 3 апреля 1918 г. германские войска генерала фон-дер-Гольца высадились в Ганге, а 10 апреля — в Ловизе под прикрытием своего флота.

образного финского театра; в проводниках и консультантах недостатка не было, так как не только финский флот и армия, но и все лапуасцы и шюцкоровцы всячески изощрялись в прислужничестве немецким нацистам.

Однако, несмотря на такие громадные преимущества, как внезапность нападения и наличие готового плацдарма в тылу у Балтийского флота, германские морские силы мало сумели достичь в ослаблении последнего и мало помогли с моря своей армии. Главную задачу, которую ставили себе немцы,— полное заблокирование Балтийского флота с последующим уничтожением его в Таллине—они решить не сумели, так же, как после вынужденного пересмотра всех своих планов не сумели уничтожить его в Кронштадте и Ленинграде.

Схема Тирпица и соотношение сил

Следующий важный вопрос, который должен быть разъяснен для полного понимания обстановки на Балтике,—это вопрос о соотношении морских сил.

Если предвоенная политическая география дала в руки германской армии огромные преимущества и позволила создать против Ленинграда группировку блокадных сил, действующих не только из Прибалтики, но и из Финляндии, и одновременно фланкировать все наши коммуникации в Финском заливе, то другая географическая особенность Балтийского моря давала в руки германского командования второй рычаг—*возможность концентрации против нас всего немецкого флота.*

Еще готовясь к первой мировой войне, немцы соорудили Кильский канал, который дал им второй выход в Северное море (помимо Бельтов и Зунда), что обеспечивает возможность стратегического маневра флотом путем сосредоточения его в Балтике или в Мокром треугольнике [1].

Из этой возможности родилась стратегическая схема Тирпица [2], предложенная им перед войной 1914—1918 гг.: заслониться временно на западе, все силы Флота открытого моря бросить в Балтику, пользуясь подавляющим численным превосходством, разбить русский флот, после чего, имея на

---

[1] Так принято называть Гельголандскую бухту в юго-восточном углу Северного моря.

[2] Гросс-адмирал; с 1897 по 1916 г. — статс-секретарь германского морского министерства и фактический создатель большого флота Германии.

востоке развязанные руки, все усилия сосредоточить на борьбе с английским флотом[1].

Эта схема тогда не была принята, но сосредоточение главных сил в Балтике применялось и, в частности, имело место осенью 1917 г. во время борьбы за Рижский архипелаг.

Надо помнить, что эта возможность вполне реальна в наши дни и немцы ею пользуются, но пока с другой целью — для учебы, перевооружения или ремонта тех сил, которые временно базируются на норвежские фиорды. Однако при этом выводить свои большие корабли на восток дальше Данцига и Кенигсберга германское командование не рискует.

Как в первый, так и в последующие периоды войны немцы могли сосредоточить против Краснознаменного Балтийского флота все свои силы, т. е. линейные корабли типа «Fürst Bismarck», типа «Gneisenau», карманные линкоры типа «Deutschland», крейсера, миноносцы, не говоря уже о подводных лодках. Даже используя эти силы не полностью (с учетом потери «Admiral Graf Spee», тяжелого крейсера «Blücher», линейных кораблей «Fürst Bismarck» или «Scharnhorst»), немецкое командование могло создать в любое время численное превосходство по всем классам кораблей[2].

Однако еще в июле 1941 г. после потопления нескольких германских эскадренных миноносцев в Рижском заливе нашими торпедными катерами и авиацией и потопления ими же вспомогательного крейсера и эскадренных миноносцев при попытке высадить с последних десант на о. Эзель, а также после нескольких успешных ударов авиации и подводных лодок по боевым кораблям и транспортам, проби-

---

[1] Сам по себе интересный факт, если вспомнить обратную схему Шлиффена — Мольтке младшего: заслониться на востоке, разгромить Францию, после чего обратить все силы на восток. Два маятника качались не в такт.

[2] На вопрос о практической возможности временного вывода всего немецкого флота из Северного моря в этой обстановке надо ответить утвердительно, так как до тех пор, пока все аэродромы фрисландского и ютландского побережий остаются в руках Германии, форсирование Мокрого треугольника с моря в современных условиях надо считать мало вероятным. Это отлично понимают немцы, которые в Киле, Вильгельмсгафене, Людвигсгафене и других базах Северного моря дислоцируют только подводные лодки и базовые вспомогательные силы.

равшимся в залив, число немецких боевых кораблей, появлявшихся в пределах действия наших морских сил, стало последовательно сокращаться, причем отсутствие их компенсировалось увеличением состава вражеской авиации, «москитных» сил и подводных лодок.

При многократных неудачах попыток финско-германских сил захватить Ганге с суши, при борьбе за Таллин и во многих других случаях ожесточенной борьбы за побережье балтийцы ожидали, что немецкое командование обеспечит помощь с моря своей армии. Такая помощь была бы естественна и могла еще больше усложнить обстановку для нашего флота. В то время, когда Ленинград был вплотную блокирован с суши, балтийцы приготовились к отражению атак с моря. Однако они так и не увидели ни одного немецкого крейсера, не то что линейного корабля, хотя наша авиация и подводные лодки, оперируя в водах южной Балтики, осматривали почти весь театр, включая территориальные воды Германии.

Несмотря на авантюризм, свойственный германской стратегии, в том числе и морской, немецкие адмиралы не рискнули ни разу на крупную операцию в Балтийском море. Впрочем, эта осторожность немцев не очень загадочна. Дело в том, что эта линия поведения полностью отвечала их основному плану. Стоило ли рисковать кораблями, если фельдмаршалы обещали молниеносно разгромить советские вооруженные силы и захватить Ленинград? В этих условиях Балтийский флот, лишенный последней базы, должен был бы автоматически погибнуть.

Кроме того, подобная своеобразная «последовательность» мысли была обусловлена весьма важным соображением; после первых боев немцам стало ясно, что голыми руками балтийцев взять ни при каких условиях не удастся, что балтийцы будут крепко драться и это чревато для немцев потерями. Поскольку следующим объектом после СССР по «большому» плану была островная Англия с ее мощным флотом, немцам тем более казалось целесообразным беречь корабли для обеспечения запланированного вторжения. Однако эта стратегия сказалась в бесславных итогах боевой деятельности германских морских сил на Балтике и в то же время не спасла их от потерь.

Некогда Вильгельм II, изучая пространный отчет своего августейшего брата об итогах кампании против русского

флота, «начертать соизволил»: «Война в Балтийском море очень богата потерями, без соответствующих успехов»[1]. Воистину эту резолюцию можно было бы переиздать сейчас, 29 лет спустя, только за другой подписью.

Именно так и обстоит дело: очень много потерь. Несмотря на все потуги германского и финского командования, успехи не соответствуют ни потерям, ни затраченным усилиям.

Ни Ленинград, ни Кронштадт не были захвачены. Крейсера и линейные корабли Краснознаменного Балтийского флота, включенные в систему артиллерийской обороны Ленинграда, успешно расправлялись с батареями германской осадной армии и, проводив последними залпами отступающего под нашими ударами врага, скоро опять пробьются в свои передовые базы и появятся в водах южной Балтики.

Балтийский флот не только не уничтожен, но своей авиацией, «москитными» силами и подводными лодками продолжает систематически действовать на ближних и дальних коммуникациях противника, топя его транспорты или охранные и дозорные корабли.

Если анализировать причины, которые прежде всего останавливали германских адмиралов от проведения операций флота в Финском заливе, то можно утверждать, что они отдавали должное минной опасности, нашим подводным лодкам, легким силам и «москитным» соединениям, но также очевидно, что наибольшую их сдержанность вызывала и вызывает наша авиация. Немцы понимают, что в случае серьезной угрозы с моря нашим балтийским летчикам, совершенно естественно, придет на помощь фронтовая авиация, а если потребуется, то и авиация Главного Командования.

Опыт современной войны на наших театрах, так же как в Средиземном море и в Тихом океане, показывает, что успешные операции флота вблизи берегов или в узкостях возможны только при условии обеспечения господства в воздухе над зоной операций флота. Этого господства на Балтике немцы создать себе не могут, несмотря на все преимущества более удобной аэродромной сети, что в свою очередь подтверждает превосходство нашей материальной части, искусство и смелость советских летчиков.

---

[1] Резолюция на докладе командующего морскими силами Балтийского моря принца Генриха Прусского — об итогах кампании 1915 г. См. Г.Ролльман, Война на Балтийском море, 1915 год. Воениздат, 1937, стр. 17.

Вот что держит флот противника на почтительном расстоянии от наших берегов; вот почему он не рискует использовать из своего флота ничего, кроме вспомогательных сил, подводных лодок и «москитов», опирающихся на финские шхеры. По той же причине флоту противника не удалось помочь своей армии высадкой десанта.

Две поучительные операции

Только две попытки высадки десанта были предприняты немцами за время войны, и о них надо сказать особо.

В первые месяцы войны, когда Красная Армия с тяжелыми боями вынуждена была отходить с территории советской Прибалтики, морской укрепленный район, развернутый на островах Рижского залива, продолжал держаться, несмотря на ожесточенные бомбардировки с воздуха и угрозу того, что острова будут полностью отрезаны от материка. С целью ускорения захвата островов немецкое командование организовало 13—14 сентября 1941 г. большую десантную операцию для высадки войск на западном побережье о. Эзель при одновременных более мелких десантах на очень широком фронте с разных направлений. Отряд из шести транспортов с многочисленными высадочными средствами прикрывался специально созданным маневренным соединением из эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей.

Такое решение объяснялось тем, что к этому времени основные силы Краснознаменного Балтийского флота уже были оттянуты на восток для непосредственной обороны подходов к Ленинграду, а также и тем обстоятельством, что к Рижским островам у немцев был особый счет. Из этого района гвардейцами-летчиками полковника Преображенского был совершен первый налет советской авиации на Берлин, в последующем многократно и успешно повторенный. Все попытки и настойчивые усилия противника расстроить систему базирования и боевую работу балтийских летчиков при помощи ударов своей авиации не привели ни к чему; поэтому германскому командованию пришлось отрешиться от своей осторожности и рискнуть на комбинированную операцию.

Десантная операция развертывалась по классическому шаблону, но на принципе ускоренной атаки, т. е. предварительная разведка, обработка берега (кораблями и самолетами) для ослабления системы противодесантной обороны и для поддержки высадки огнем были весьма кратковременными

за счет убыстрения всего темпа операции, использования эффекта внезапности и обмана (демонстрациями) в части направления главного удара. По немецким расчетам, все это должно было совершенно ошеломить и дезориентировать оборону. Дальнейшие события явились прекрасной иллюстрацией к словам товарища Сталина о шаблонности германской тактики. «Немцы аккуратны и точны в своих действиях, когда обстановка позволяет осуществлять требования устава...» Так было и в данном случае, когда на рассвете силы прикрытия и транспорты с десантом почти без помех развернулись в районе бухты Лыу. «Немцы становятся беспомощными, когда обстановка усложняется и начинает «несоответствовать» тому или иному параграфу устава, требуя принятия самостоятельного решения, не предусмотренного уставом»[1]. Именно так получилось и в данном случае, когда внезапно наши береговые батареи открыли огонь, а с юга появились торпедные катера и самолеты и, осуществив смелую атаку, средь бела дня потопили 4 транспорта, эскадренный миноносец, другая группа катеров—сторожевой корабль, а батареи береговой обороны разгромили десант, находившийся на высадочных средствах. Дальнейшие действия показали полную растерянность германского командования, так как помощь с воздуха запоздала, на повторную атаку берега в этом пункте противник не решился, вследствие чего большая часть десанта была потоплена, а уцелевшие корабли поспешно и неорганизованно отошли.

На следующий день, 14 сентября, также бесславно кончилась попытка высадки десанта со стороны Рижского залива, в районе Кейгуста, где нашими береговой обороной, истребительной авиацией и катерами было потоплено до 12 десантных катеров, 4 транспорта, большое количество мелких судов и лайб, один сторожевик и один миноносец. Десант на берег допущен не был, несмотря на очень тяжелое положение гарнизона.

В последующем немцам удалось захватить о. Эзель, переправившись с материка через узкий пролив у Вормса в обстановке уже полной изоляции гарнизона. На этой последней фазе операции попытка неприятельских кораблей приблизиться к бухте Лыу с моря для обстрела наших бата-

---

[1] И. Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза. Госполитиздат, 1943, стр. 86.

рей и позиций (27 сентября) опять обошлась немцам очень дорого и окончилась потерей вспомогательного крейсера и двух эскадренных миноносцев.

Очевидно, что все эти уроки не прошли даром, так как в течение года противник больше не предпринимал десантных операций[1].

Вторая и последняя десантная операция противника, кончившаяся еще более сокрушительным разгромом, интересна по своей политической и стратегической подоплеке.

Дело в том, что с момента окружения Ленинграда финскими и германскими силами оставалась только одна тонкая и мало надежная полоска, связывавшая город со всей страной,—водная коммуникация через Ладожское озеро в обход укрепленного района, созданного немцами у захваченного ими Шлиссельбурга. Корабли Ладожской военной флотилии, своевременно развернутые на этот участок для обеспечения флангов наших армий, упиравшихся в озеро, приняли на себя всю нагрузку питания героического Ленинграда. Задним числом немцы оформили версию о том, что они блокировали Ленинград и, дабы не терять зря свою живую силу, отказались от активных действий, ожидая пока измученные и обессиленные от голода гарнизон и население не сдадутся сами. Но на самом деле предпринимались многократные и в свое время анонсированные «решительные штурмы», «последние штурмы» и т. д., которые обошлись немцам настолько дорого, что германское командование действительно было вынуждено расстаться с надеждой взять город в открытом бою и также вынуждено перейти на метод ближней блокады, для ускорения эффекта которой противник начал систематический обстрел города из дальнобойной артиллерии.

Это был очередной просчет немцев и финнов.

Положение осажденного Ленинграда было исключительно тяжелым. Весь мир не допускал тогда мысли, что осаду Ленинграда со всеми лишениями—голодом, холодом и систематическим обстрелом—не только гарнизон, но и гражданское население смогут выдержать в течение двух с лишним лет. Подобного примера в истории не было.

Против этой единственной и зависимой от погод и по-

---

[1] Занятие противником некоторых очищенных нами изолированных островов в Финском заливе не может быть отнесено к десантным операциям.

мех врага ненадежной ладожской коммуникации были направлены противником решительные усилия с тем, чтобы, разгромив Ладожскую военную флотилию, ее транспорты и базы, тем самым окончательно удушить голодом ленинградскую группу войск и город. Особенно неистовствовала германская авиация, но так как, несмотря на огромное количество самолето-вылетов и сброшенных бомб, разрушаемые причалы восстанавливались, а поврежденные баржи и транспорты нечеловеческими усилиями рабочих бригад того же Ленинграда ремонтировались, командование противника решило, высадив десант на о. Сухо у южного берега Ладожского озера, перерезать единственную коммуникацию Ленинграда. Кроме того, захват острова позволил бы в последующем выйти в тыл Волховского фронта.

Финны, которые сейчас отрекаются от былых планов и попыток захватить Ленинград, которые отрекаются даже от своей причастности к обстрелам и бомбардировкам города, умалчивают о своих настойчивых усилиях уморить голодом миллионы ленинградцев и тем более скрывают свою решающую роль в десантной операции на о. Сухо.

Фактически дело обстояло так.

22 октября 1942 г., собрав транспортные суда для десанта и все вооруженные катера и канонерские лодки в северных ладожских шхерах (всего до 38 единиц, прикрываемых с воздуха германо-финской авиацией), противник, используя темную ночь и непогоду для скрытного перехода, внезапно начал обстрел и высадку десанта на маленький островок, гарнизон которого насчитывал меньше 100 чел. при одной батарее и всего двух пулеметах. Нападающие были в двадцать раз сильнее по численному составу и в 100 раз—по мощи огня за счет артиллерии кораблей. С момента выяснения обстановки вопрос заключался в том, сколько времени могут продержаться защитники о. Сухо и успеют ли наши силы притти им на помощь.

Сторожевые катера и тральщики дозора, а затем канонерские лодки Ладожской флотилии подоспели на выручку гарнизона острова и своим огнем заставили противника свернуть операцию, а затем атаками последовательных волн морской и фронтовой авиации был завершен разгром остатков десанта на его отходе. Потоплено было более 20 судов и сбито 15 самолетов противника. Стойкость маленького гарнизона о. Сухо обеспечила эту победу.

Прошло уже много месяцев после этого боевого эпизода, и ни одной новой попытки высаживать десанты фашисты не делали. Очевидно, они поделились полученным уроком со своими собратьями на Севере и в Черном море, так как и там не было реальных поползновений к десантным операциям.

Борьба на дальних коммуникациях

Несмотря на исключительно трудные условия базирования в восточном углу Финского залива, на дальних коммуникациях врага вплоть до южной части Балтийского моря с исключительной отвагой действуют, непрерывно совершенствуя свою тактику, самолеты-торпедоносцы и подводные лодки, прорывающиеся через противолодочные рубежи в Финском заливе.

Говоря о людях Краснознаменного Балтийского флота, надо особо выделить подводников. Нет более сложного и трудного моря в современной войне для действий подводных лодок, чем Балтика. Ни на одном другом театре военных действий нет такой плотности противолодочных сил и средств врага, дополняемых естественными препятствиями в виде банок, мелей, островов и шхер. Закаленные длительной тренировкой и учебой мирного времени, проверенной на опыте кратковременной, но поучительной войны с белофиннами, балтийские подводники стали подлинным бичом для немецких транспортов. За исключением периода ледостава или особо неблагоприятных условий обстановки в Финском заливе, они упорно пробивались в море и наносили весьма чувствительные потери немцам, обычно в тот момент, когда противник считал все лодки потопленными или же закупоренными в Кронштадте.

Если на других морях подводники, выходящие в операцию, при переходе в район действий или при возвращении в базу имеют много свободных суток, когда можно нормально работать и отдыхать без особого риска, то балтийцам приходится сразу же за «воротами» базы погружаться и форсировать систему противолодочной обороны противника. Нормальный отдых или случайный ремонт невозможны в этих условиях. Малейшая ошибка либо оплошность в расчетах или действиях чреваты тяжелыми последствиями. Та же обстановка сопутствует возвращению в базу.

Вот почему Балтика выработала особый тип бесстраш-

ных и искусных подводников, значительная часть которых являются сейчас Героями Советского Союза или орденоносцами.

По этому вопросу уместно предоставить слово самому противнику, который в начале войны рассчитывал быстро расправиться с Краснознаменным Балтийским флотом, а когда это не удалось, многократно «уничтожал» его в своих сводках то с воздуха, то на минах. Вот что писал в конце декабря 1943 г. на страницах «Дейче Альгемейне Цейтунг» обслуживающий прессу офицер германского флота Циммерман:

«За последнее время в сводках верховного командования вооруженными силами Германии довольно часто появляются сообщения об упорных боях между нашими и советскими морскими силами в Финском заливе. С тех пор как германские корабли путем постановки минных заграждений и противолодочных сетей заблокировали Балтийский флот в восточной части Финского залива, советское командование предпринимает мощные атаки с задачей прорвать эту блокаду при помощи надводных кораблей, подводных лодок и авиации.

С одной стороны, целью этих атак является стремление противника не только восстановить свободу действий флота в Финском заливе, но и создать предпосылки для прорыва подводных лодок в Балтийское море с задачей нарушения здесь нашего судоходства. Конечной же целью противника является обеспечение господства на Балтийском море.

С другой стороны, советское командование стремится путем активизации боевых действий обеспечить снабжение тех островов Финского залива, которые находятся пока еще в их руках.

Таким образом вполне понятно, что эта двойная задача заставляет противника напрячь все силы для прорыва нашего стального кольца.

Мощные соединения авиации противника ежедневно совершают налеты на наши сторожевые корабли, охраняющие минные заграждения и сети, а также на специальные соединения, занятые восстановлением поврежденных и установкой новых заграждений.

За налетами авиации следуют боевые операции легких сил флота противника: эскадренных миноносцев, тральщи-

ков и торпедных катеров, а также артиллерийские налеты.

В 1942 г., несмотря на наличие обширных минных заграждений и бдительность наших кораблей, нескольким советским подводным лодкам удалось прорваться из Финского залива в Балтийское море и в результате этого в какой-то мере нарушить наше судоходство».

Автор весьма скромен и сдержан в формулировках. Говоря, например, о том, что подводные лодки «в какой-то мере нарушили судоходство», он умалчивает, что в то же время (и, кстати, в течение всего года) советские торпедоносцы потопили еще больше транспортов, перекрыв рекорд подводных лодок. Однако автор не может уже скрывать того факта, что немцы терпят большой урон от ударов балтийских моряков и серьезно беспокоятся относительно наших дальнейших планов и намерений.

Борьба на Кронштадтском плесе

Для того чтобы надежно прикрывать Ленинград с моря, необходимо было удерживать во что бы то ни стало устье р. Невы и морской район восточной части Финского залива в границах, возможно дальше вынесенных на запад. Нами были временно оставлены отдельные острова в районе Гогланда, удержание которых (особенно в условиях ледостава) потребовало бы излишнего напряжения, и создан укрепленный район с центром на островах Лавенсари и Сейскар, несмотря на то, что этот архипелаг был глубоко обойден армией противника как по северному, так и южному берегу.

Кроме того, южнее Кронштадта прочно удерживался Ораниенбаумский плацдарм с главным опорным пунктом— фортом Красная Горка.

Наличие маневренных баз для «москитных сил», подводных лодок и оперативных аэродромов морской авиации в пределах этого района давало возможность Краснознаменному Балтийскому флоту:

1) обеспечивать развертывание и возвращение тех сил (главным образом подводных лодок), которые форсировали Финский залив и действовали на дальних и ближних коммуникациях противника;

2) прикрывать приморские фланги войск Ленинградского фронта от возможных ударов морских сил противника обстрелом кораблей или высадками десантов;

3) не допускать прорыва торпедных катеров к Кронштадту, Ораниенбауму и Неве[1];

4) вынести вперед противовоздушную оборону Кронштадта и Ленинграда с морского направления и, наконец,

5) создать противоблокадную операционную зону (плацдарм) для последующего развертывания Балтийского флота.

Противник это отлично понимал, почему с первых дней перебазирования нашего флота из Таллина на Кронштадт прилагал все усилия к тому, чтобы захватить островной район перед Кронштадтом. С этой целью немецким командованием были использованы для базирования блокадных сил аэродромы на северном и южном берегах залива и финские шхеры.

Ни на один день не прекращалась напряженная шхерная, минная и воздушная война, в которой главную роль играют морские охотники, тральщики, сторожевые катера и сторожевые корабли, бронекатера и торпедные катера, действующие при непосредственной поддержке штурмовой и истребительной авиации флота. Зимой эта война приобретала новые и весьма своеобразные формы. Морякам приходилось действовать на льду в белых маскировочных костюмах, а для подвижности использовать не только автомашины или аэросани, но и обывательские сани с конской тягой.

Одновременно нашей морской авиацией велась непрекращающаяся и успешная борьба за господство в воздухе над Кронштадтским плесом, без чего в современных условиях нельзя долго удерживать свою операционную зону.

Все эти усилия вполне оправдались, и хотя гарнизонам островов приходилось иногда работать в очень тяжелых условиях, однако они стойко преодолели трудности и тем самым обеспечили устойчивость всей системы обороны водного района.

Баланс потерь как на море, так и на льду и в воздухе неизменно был в пользу кронштадтцев. За длительный период блокады они не уступили врагу ни одной квадратной мили своей акватории или островов, уничтожив большое количество самолетов, «москитных» сил и транспортов немецкого и финского флота.

---

[1] В 1919 г., когда операционная зона Балтийского флота была ограничена меридианом Шепелевского маяка, торпедным катерам противника удалось прорваться в Кронштадт и торпедировать крейсер «Олег». Отдельные вражеские катера скрытно проходили к Петрограду, высаживая на острова диверсантов и разведчиков.

Борьбу на Кронштадтском плесе надо рассматривать как один из элементов общей борьбы за Ленинград.

Флот в борьбе за Ленинград

Почти полугодовая героическая оборона изолированного Ганге, громадные потери, нанесенные немцам в боях за Таллин, упорная оборона Эзеля, поддержка фланга Красной Армии в Нарвском заливе и, наконец, успешная борьба за острова на подступах к Кронштадту—все это было той школой современной войны, которая подготовила Краснознаменный Балтийский флот к достойному участию в борьбе за город Ленина.

Помимо прямой и непосредственной ответственности за оборону морских подступов к Ленинграду, которую нес славный Кронштадт с его корабельными соединениями, все силы и средства флота были призваны на защиту города совместно с частями Ленинградского фронта и его героическим населением.

Большие корабли, временно лишенные маневра в открытом море, заняли артиллерийские позиции на взморье и на Неве и своим огнем более двух лет поддерживали соответствующие сектора оборонительной системы.

Авиация флота и зенитная артиллерия кораблей и береговой обороны явились составной частью системы ПВО Ленинграда.

Стационарная и подвижная артиллерия береговой обороны, в том числе кронштадтские форты, переключилась на сухопутные цели, взаимодействуя с артиллерией фронта.

Много моряков с кораблей и баз ушло на берег, в морскую пехоту и дралось с захватчиками в составе соединений Красной Армии.

Ладожская военная флотилия своей боевой деятельностью обеспечивала тыловую коммуникацию города и фронта.

Конечно, решающую роль в обороне Ленинграда, его деблокаде, а затем и в разгроме германской группировки принадлежит войскам Красной Армии, но разносторонняя помощь, оказывавшаяся Балтийским флотом, весьма значительна. Участие в героической эпопее обороны города Ленина должно быть отнесено к славным страницам истории Краснознаменного Балтийского флота.

В приказах Верховного Главнокомандующего, изданных в процессе боев за Ленинград, не раз упоминались среди отличившихся частей и соединений части флота.

Роль моряков в заключительной фазе этой эпопеи так отмечена в приказе по войскам Ленинградского фронта от 27 января 1944 г.:

«За отличные боевые действия *объявляю благодарность* всем войскам фронта и морякам Краснознаменного Балтийского флота, участвовавшим в боях за освобождение Ленинграда от блокады».

Именно здесь, под Ленинградом, впервые захлебнулось большое германское наступление, и немцы вынуждены были больше двух лет топтаться на месте, затрачивая колоссальные усилия, живую силу и технику с тем, чтобы в конце концов дождаться своего разгрома.

Что Ленинград сам по себе, как «вторая столица», как важнейший стратегический узел и громадный промышленный центр, являлся для немцев главным объектом на северо-западном направлении,—это общеизвестно; сами германские фельдмаршалы во главе с «фюрером» многократно, начиная с июня 1941 г., об этом возвещали. Но нужно отметить, какую значительную роль при этом играло желание врага одновременно с захватом Ленинграда ликвидировать Краснознаменный Балтийский флот, которому больше некуда было отходить.

Нацеленность тяжелой артиллерии и авиации противника на наши корабли видна была из их действий. Об этом намерении немцев и о том, насколько Балтийский флот им досаждал, свидетельствуют германские документы, захваченные при разгроме их армии под Ленинградом.

Вот некоторые записи, выбранные из «Журнала боевых действий» 768 тяжелого артиллерийского дивизиона—одной из частей той самой тяжелой артиллерии резерва главного командования, которая разрушала жилые дома и памятники культуры, расстреливала стойких жителей города Ленина и орудия которой украшают сейчас Трофейную выставку Великой отечественной войны:

«16 сентября 1941 г. по приказу 802 полка 1-я батарея вводится в действие в районе Красное Село. Задача—борьба с тяжелыми крейсерами, находящимися в Ленинградском порту и в заливе. Эти корабли своими дальнобойными и крупнокалиберными орудиями днем и ночью беспокоят весь участок фронта».

На следующий день:

«17 сентября 1941 г. Утром прекрасная видимость. Опознается тяжелый корабль, видимо «Марат». Дым горящих деревень затрудняет наблюдение. Поднявшиеся высокие фонтаны воды показывают, что, несмотря на максимальную дальность стрельбы наших орудий, корабль не может быть нами поражен.

11 час. 41 мин.—12 час. 37 мин. Дивизион обстреливал большое судно в порту, видимо строящееся. Огонь по этому судну был открыт по приказу свыше.

18 час. 05 мин.—18 час. 14 мин. Обстрелян военный корабль восточнее Петергофа, ведший сильный огонь».

Характерны следующие записи, сделанные через месяц:

«12 октября 1941 г. Кронштадт, как обычно, задымлен. Петербург подвергается бомбардировке нашей авиации, производящей атаки последовательными волнами. Передовой пункт наблюдения каждый раз отмечает вой сирены»[1].

«15 октября 1941 г. Внушает беспокойство спокойствие русских, которое не расценивается еще как признак слабости».

Проходит еще полгода. Все расчеты «блитца» провалились, «признаков слабости» Ленинграда попрежнему не замечалось, но намерения германского командования остались неизменными.

«4 апреля 1942 г. Между 17 час. 00 мин. и 17 час. 30 мин. имел место крупный налет пикирующих бомбардировщиков под прикрытием истребителей (всего до 100 самолетов) на Петербург, особенно на находящиеся в устье Невы советские военные корабли».

Этот воздушный налет отмечен в сводке германского верховного командования от 5 апреля 1942 г. следующим образом:

«Соединения военно-воздушных сил произвели налет на остатки Балтийского флота в портах Ленинград и Кронштадт. 2 линкора, 2 тяжелых крейсера были поражены бомбами крупного и сверхкрупного калибра. Вероятно поврежден также минный крейсер... Наша тяжелая артиллерия РГК поддерживала атаку авиации, обстреливая советские зенитные батареи».

Эта запись интересна не очередным заявлением о «потопле-

---

[1] Интересно отметить, что ненавистное нацистам слово «Ленинград» в официальных записях заменяется более привычным немецкому уху «Петербургом». Однако от этого немцам не стало легче.

нии остатков» Балтийского флота, который в немецких сводках «топился» и до и после этого, но тем, как много усилий и сложных приемов было применено для ожидаемого уничтожения наших кораблей. Очевидно, что по расчетам врага переключение тяжелой артиллерии на подавление зенитных батарей в момент атаки пикировщиков и прикрытие последних истребителями должны были обеспечить полный успех[1]. Однако за два с лишним года изощренных стараний противник имел ничтожный успех в части повреждения отдельных кораблей и не мог потопить ни одного.

Переменой позиций, маскировкой, задымлением, а главное ответным огнем корабли не только успешно оборонялись от ударов врага, но и наносили ему самому чувствительные потери.

Как огрызался флот из Кронштадта и Ораниенбаума не только за себя, но и за родной Ленинград, видно из такой записи в том же «Журнале боевых действий»:

«3 июня 1942 г. По случаю посещения двух высших финских артиллерийских офицеров вся наша артиллерия РГК произвела огневой налет по Кировскому заводу, в котором 768 дивизион участвовал 40 выстрелами. После стрельбы начался меткий ответный огонь из Ораниенбаумского котла по нашим наблюдательным пунктам у КП 2-й батареи. Прямым попаданием разрушен блиндаж».

Изолированный Ораниенбаумский плацдарм немцы окрестили «котлом», считая его защитников обреченными. Так они называли этот плацдарм до последнего момента, пока из «котла» на них не выплеснулись части Ленинградского фронта, которые, взаимодействуя с частями, наступающими от Красного Села, устроили немцам настоящий котел в районе севернее Ропша.

После длительной позиционной войны переход к крупнейшим маневренным операциям был внезапным, решительным и исключительно успешным.

Впервые весь мир узнал о начале решающих событий на Ленинградском фронте из сообщения Совинформбюро, содержавшего оперативную сводку за 18 января 1944 г. На сле-

---

[1] Надо сказать, что подавление зенитных батарей на расстояниях, почти предельных для тяжелой артиллерии, — прием мало эффективный и исключительно дорогостоящий, так как хотя бы для ничтожных результатов надо выпустить громадное количество боезапаса.

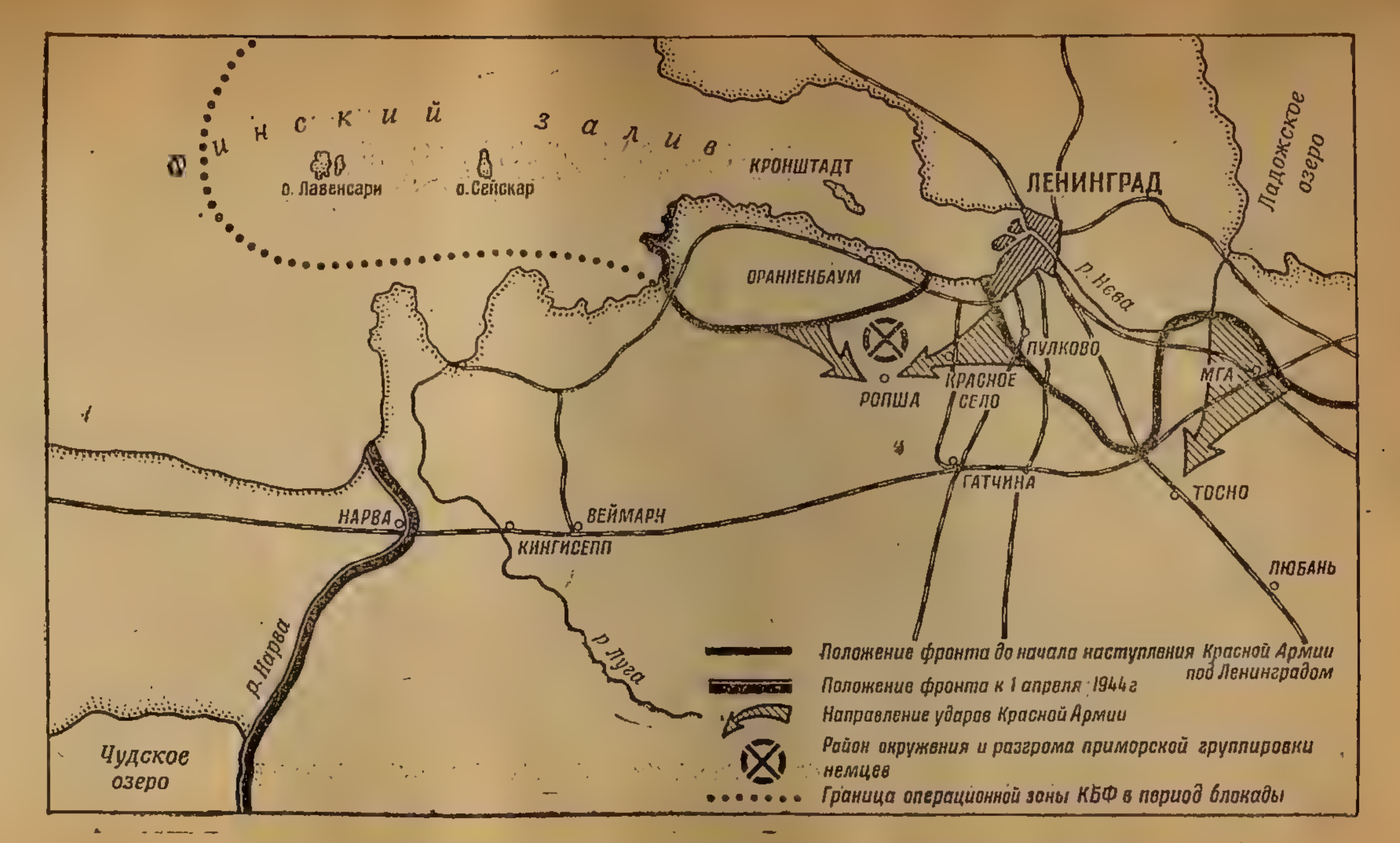


Рис. 2. Направление ударов по немецким войскам под Ленинградом

дующий день, 19 января, оперсводка уже давала возможность понять масштаб операции и силу удара:

«Войска *Ленинградского* фронта, под командованием генерала армии *Говорова*, продолжая развивать наступление из районов *Пулково* и южнее *Ораниенбаум*, 19 января штурмом овладели городом *Красное Село*, превращенным немцами в крепость, и таким же мощным опорным пунктом обороны противника и важнейшим узлом дорог—*Ропша*».

В приказе Верховного Главнокомандующего от 19 января 1944 г. было объявлено: «В ходе наступления нашими войсками нанесено тяжелое поражение семи пехотным дивизиям немцев и захвачена большая группа вражеской тяжелой артиллерии, систематически обстреливавшей город Ленинград».

Затем с невероятной быстротой замелькали названия ряда занимаемых пунктов, обращенных противником в мощные узлы обороны, таких, как Урицк, Тосно, Пушкин, Павловск, Мга, Ульяновка и многие другие. Это знаменовало полный разгром группировки немцев, подтверждаемый громадным количеством захваченных трофеев, оставленных врагом убитых и взятых нами пленных.

К концу января части Ленинградского фронта уже вышли к берегам Лужской губы и Нарвского залива, а 1 февраля был взят Кингисепп.

Подводя итоги месячного наступления Ленинградского и Волховского фронтов, 22 февраля Советское Информбюро так характеризовало все происшедшее:

«Под ударами наших войск потерпела крушение сильнейшая оборона немцев, которую они сами расценивали, как неприступный и непреодолимый «северный вал», как «стальное кольцо» блокады *Ленинграда*».

Так позорно для агрессора и славно для доблестных защитников города Ленина кончились осада и блокада, не имеющие прецедентов в мировой истории. Моряки Балтийского флота могут гордиться тем, что навечно останутся в героической летописи этих событий.

Морская авиация вместе с авиацией фронта в эти дни целеустремленно работала над решением общей задачи.

Вся корабельная артиллерия и батареи береговой обороны, особенно крупных калибров, пользуясь своей дальнобойностью, непосредственно подготавливали и сопровождали удары наземных войск, подавляя артиллерию врага, разрушая пан-

более мощные его сооружения, разметая скопления войск и отсекая их движение по важнейшим дорогам.

Корабли, форты Кронштадта и Ораниенбаума и подвижные батареи флота провожали разгромленных захватчиков до пределов технических возможностей своих калибров и в завершение участвовали в общем победном салюте освобожденного от блокады Ленинграда.

Теперь обстановка кардинально изменилась. Тесная блокада закончилась, и Краснознаменный Балтийский флот, как скрученная пружина, начинает опять разворачиваться.

* *
*

Обогащенные опытом трехлетней войны, моряки Краснознаменного Балтийского флота, в исключительно трудных условиях сохранившие самые ценные корабли, сейчас вступают в следующий этап борьбы.

Если на главном направлении для Красной Армии в целом перелом войны начался под Сталинградом, а сражение за Курский выступ поставило врага перед катастрофой, то для Балтийского флота таким решительным переломом в войне явился разгром германской группировки под Ленинградом и начало очищения южного берега Финского залива от немецких захватчиков.

С нетерпением ждут экипажи кораблей (завидующие сейчас экипажам самолетов) того часа, когда они смогут пробиться в свои старые базы и оперировать из них, продолжая добивать ненавистного врага во взаимодействии с победоносной Красной Армией.

Принято считать, что иногда со стороны виднее. Послушаем, что говорят об этих событиях и перспективах нейтральные наблюдатели. В передававшемся стокгольмским радио 29 января 1944 г. обзоре коммодора Карла Генрика Фалькмана было сказано:

«Свыше двух с половиной лет русский Балтийский флот был заперт в крайнем внутреннем углу Финского залива, у устья Невы, имея над своей головой, в самом ближайшем соседстве, оккупированные немцами районы с их воздушными базами. У немцев, казалось бы, тогда были все возможности уничтожить русские военно-морские силы с воздуха. Но они этого почему-то не сделали, вернее, пытались, хотя им это и не удалось. Правда, красный флот понес известные потери,

но он все еще остается на Балтийском море фактором, внушающим уважение».

Трудно судить, чего больше в этих словах—скрытого сожаления о немецкой неудаче или уважения к упорству советских моряков,—но одно ясно всем: *не удалось*—ни с моря, ни с суши, ни с воздуха.

Хочешь не хочешь, а очевидно, что придется считаться с «фактором, внушающим уважение».

Второй раз после Октябрьской революции и третий раз за последние 90 лет вражеская блокада придвигалась к фортам Кронштадта, и Балтийский флот вынужден был вжиматься в его границы. Как было всегда раньше, *Балтийский флот опять выйдет на просторы Балтики еще более сильным, чем прежде.*

---

3. ВОЙНА НА СЕВЕРНОМ ТЕАТРЕ

Задачи Северного флота

Самый молодой из наших флотов—Северный, включающий в свой состав Беломорскую военную флотилию, имел в отечественной войне те же общие задачи [1], главнейшей из которых была *поддержка приморского фланга* Красной Армии всеми средствами и методами морской войны.

Так же, как и на других театрах, за время войны Северному флоту пришлось помогать развертыванию армейских частей морскими перевозками, питанием и снабжением, а позже—наносить удары по немецким позициям и тылам в пределах досягаемости огня наших миноносцев и радиуса действий морской авиации. Ему также пришлось неоднократно выделять из своих кадров морскую пехоту с тем, чтобы отстаивать сухопутные подступы к своим базам, и, наконец, высаживать тактические десанты и разведотряды в тыл северной группировки противника, наступающего с финской территории.

В условиях Заполярья, с его суровым климатом, длительной полярной ночью, исключительно сложным и переменчивым гидро-метеорологическим режимом, очень пересеченной местностью и изрезанными берегами, корабли, авиация, береговая оборона и морская пехота Северного флота, тесно взаимодействуя с частями фронта, вот уже почти три года помогают Красной Армии крепко держать немецкие полчища в прибрежном районе вплотную у нашей границы, обескровливать и выматывать врага. Наш Северный флот сыграл решающую роль в срыве полярного варианта первоначального вражеского плана «дранг нах остен».

[1] См. первую главу «Общая обстановка и характер войны на море».

Активными операциями на морских коммуникациях противника североморцы, помимо нанесения немцам потерь в боевых кораблях и в транспортных судах, решают ту же задачу ослабления их заполярной группировки войск, так как эта группа пополняется и питается главным образом морем из-за отсутствия железных дорог и наличия только одной шоссейной магистрали на Рованиеми, т. е. в сторону Ботнического залива.

Но дополнительно к общим задачам, сходным по существу с такими же для Балтийского и Черноморского флотов, североморцы с первых дней войны получили еще одну очень важную задачу—*защищать наши внешние морские коммуникации с Англией и США* в своей операционной зоне.

Как известно, доставка предметов вооружения, боевого снабжения и продовольствия, закупаемого СССР или получаемого в порядке реализации соглашения о передаче взаймы или в аренду (так же как и наш вывоз), в силу сложившихся военно-политических и географических условий осуществляется главным образом через Персидский залив и Иран и через порты нашего Севера. По тем же причинам Балтийский и Черноморский флоты этих задач пока не имеют.

Транс-иранская трасса недостижима для германских вооруженных сил, и немцы не смогли оказывать какое-либо воздействие на нее, за исключением безуспешных попыток осуществления диверсионных действий своих агентов.

Что касается той трассы, которая проходит на стыке двух океанов—Атлантического и Северного Ледовитого, то она долгое время функционировала под угрозой надводно-подводных и воздушных сил Германии, базирующихся на порты и фиорды северной Норвегии. В настоящее время эта угрова в значительной степени преодолена, в чем главная роль принадлежит союзному английскому флоту. Однако в своей операционной зоне Северный флот также успешно выполнял и выполняет эту задачу.

Развертывание полярной базы противника

Наиболее характерной особенностью данного театра является система развертывания морских сил противника как один из элементов германского стратегического плана.

Еще в период ожесточенной борьбы с Англией немцы оккупировали побережье Франции и всю Норвегию, создав широчайший фронт своего базирования от севера Норвегии до испанской границы. С этой базы велись «битва за Лондон»



Рис. 3. Район базирования группировки германских сил 1941—1944 гг.

и «битва за Атлантику» воздушными силами, подводными лодками, а также крейсерами и линейными кораблями, используемыми для крейсерских операций.

К моменту вероломного нападения на СССР немцы обеспечили себе подготовленную стратегическую базу в полярном районе Норвегии, провинции Финмаркен, и в Финляндии, из которой должно было осуществиться по планам германского командования молниеносное завоевание нашего Севера.

Восточный куст этой базы слагается из группы норвежских портов: Варде, Вадсе, Киркенес и любезно предоставленного финнами порта Петсамо, расположенных на берегах незамерзающего Варангер-фиорда[1]. Соответственно оборудованный и защищенный минными полями и батареями фиорд делает этот куст морских баз с многими шхерными рейдами единым комплексом, на который в очень выгодной оперативной дислокации базируются дозорные и эскортные корабли и средства противолодочной обороны. Здесь формируются уходящие конвои и разгружаются транспорты, приходящие из Германии. Тут же базируются подводные лодки и торпедные катера, имеющие задачу действовать на наших морских коммуникациях.

Морской схеме базирования отвечает схема воздушного базирования, полностью с ней сопряженная. Непосредственно у баз расположены аэродромы и посадочные площадки для истребительной авиации, защищающей порты и водный плес Варангер-фиорда, на всем протяжении которого конвои прикрываются истребителями. Немного глубже—узловые аэродромы бомбардировочной и торпедоносной авиации, предназначенной для разрушения Мурманска и других баз Северного флота, а также для действий против наших заморских коммуникаций, т. е. против союзных конвоев.

Вся эта база с хорошо укрытыми промежуточными портами—Танен, Кунэс и Гаммерфест получила самостоятельную организацию, командование и наименование «полярной», составляя часть общей организации командования морских сил «Норд».

Положение на фланге армии

Однако полярная система базирования была организована и оборудована главным образом как стратегическая база, *обеспечивающая вторжение* германской армии на советскую территорию для

[1] Перекрестные расстояния между этими базами — в пределах от 24 до 48 миль (44—89 км); расстояния между аэродромами приблизительно те же.

захвата Мурманска, железной дороги на Ленинград и всего Кольского полуострова с его богатствами, что в случае выхода к Белому морю автоматически решало бы задачу изоляции советского Севера по морским путям как от Запада, так и от Востока[1].

Для этой цели в указанные порты по морю и по шоссе с Ботнического побережья Финляндии были переброшены лучшие германские и австрийские войска, имеющие специальную горную подготовку, так называемые горно-егерские дивизии и приданные им специальные части. Начав свою подготовку еще в Баварских и Австрийских Альпах, эти егеря получили боевой опыт в Норвежской операции и, в частности, в борьбе за Нарвик. Как в прессе, так и в официальных изданиях они широковещательно именуются «героями Нарвика» и носят специальный знак отличия.

Эти-то «герои Нарвика», избалованные предшествовавшими легкими победами, рьяно двинулись с финской территории на советскую; при этом левый фланг немцев упирался в заливы Баренцова моря.

Двинулись... всего на несколько километров, так как, хотя и имели преимущество внезапно вторгающихся частей, но скоро были вынуждены попятиться обратно и глубоко зарыться в землю. Очень многих пришлось зарыть в буквальном смысле, а остальные закопались почти на первоначальных рубежах вторжения и, перейдя к обороне, вот уже скоро три года сидят, не смея показать головы. После нескольких безуспешных попыток наступления единственным их занятием стало дополнительное минирование подступов к своим позициям, укладка дополнительных накатов бревен на блиндажах и установка дополнительных рядов и без того густой колючей проволоки. Пришлось немцам отказаться от Мурманска и даже от Рыбачьего полуострова. Осталась только забота, как бы удержаться, как бы не потерять всю эту базу, а вместе с ней возможность продолжения морской и воздушной войны на Севере. И еще одна забота—как бы не запоздать в случае надобности с эвакуацией.

В чем причина черепашьих темпов и кротовой тактики «героев Нарвика» и почему у них в помине не осталось никакого героизма?

---

[1] Включая и перерыв морских сообщений с Дальним Востоком по Великому северному пути.

Прежде всего, немцы получили ряд поучительных уроков по организации и тактике ведения боя в заполярных условиях от частей Красной Армии. При этом нашей армии помогала сухопутная и морская авиация борьбой с авиацией противника и ударами по его боевым порядкам. Флот непосредственно помогал Красной Армии перевозками морем частей и соединений, питанием их боезапасом и другими видами снабжения, а также ударами с моря по флангу и тылу немецких частей огнем артиллерии эскадренных миноносцев и многократными высадками тактических и диверсионных десантов. Как и другие флоты, Северный флот выделил на фронт ряд бригад и батальонов морской пехоты. Наконец, подвижные артиллерийские средства береговой обороны Северного флота также привлекались для взаимодействия с артиллерией и частями Красной Армии с целью нанесения сосредоточенных огневых ударов по егерям, которые в бессильной злобе применяли все силы и средства для обороны и противодействия нашим ударам, включая так называемые психические атаки[1]. Оборонительные и наступательные операции Северного флота всегда выполнялись в условиях исключительно четкого взаимодействия нашего фронтового и флотского командования во всех его звеньях, в атмосфере подлинного боевого товарищества.

Но есть и вторая причина, по которой отборные вражеские части были заморожены на три года на Севере и не сумели решить ни одной из поставленных им задач.

Дело в том, что «героям Нарвика» периодически нехватает боезапаса, иногда недостает продовольствия, а направляемые из Германии или средней и южной Норвегии пополнения либо маршевые батальоны отнюдь не всегда доходят по назначению, погружаясь вместе с транспортами в относительно теплые воды Гольфштрема. Раненых и вымотавшихся от напряжения егерей немцам подчас не на чем отправлять обратно. Усиление противником воздушных перевозок в эти периоды отнюдь не может компенсировать ему нехватку морского транспорта. Вот почему каждый егерь, сидящий в глубоком блиндаже даже на участке фронта, расположенном далеко от побережья, хорошо знает и ежедневно помнит о советском Северном флоте.

[1] Судя по состоянию захватывавшихся во время этих атак пленных, их правильнее было бы называть «алкогольными» атаками

Подводники и летчики Северного флота систематически вносят поправки в планы германского командования, срывая подвоз всего необходимого не только для наступления, но и для обороны немецкой группировки на Севере.

До тех пор пока противник имел временное превосходство на суше и в воздухе, полярная база на Севере со всеми ее специфическими особенностями была его сильной стороной, но как только враг перешел к обороне и потерял свое преимущество в воздухе, все особенности этой базы (удаленность от германских основных баз, изолированность, наличие только морского пути и т. д.) обращаются против немцев, ставя их в критическое положение. И, наконец, поскольку немцам не удалось не только разгромить, но даже ослабить Северный флот[1], положение их полярной группировки становится с каждым днем все более критическим.

Борьба на ближних коммуникациях

Обычно транспортные суда противника с сильным охранением двигаются вплотную к норвежскому берегу, пользуясь его приглубостью. Местами (где позволяют природные условия) конвои заходят за острова и продолжают движение по внутренним шхерным фарватерам, а в случае необходимости отстаиваются в глубине фиордов, чтобы переждать светлое время[2], непогоду или обнаруженную опасность. В тех районах, где позволяют глубины, немцами выставлены минные заграждения с таким расчетом, чтобы движение их транспортов совершалось по своеобразному коридору между минами и берегом.

В данном случае природные условия местности благоприятствуют немцам, так как очень приглубые скалистые берега в то же время настолько высоки, что если объект идет вплотную к береговой черте, атакующие торпедоносцы или штурмовики лишаются возможности выйти на них из-под берега[3]. Таким образом из возможного диапазона боевых курсов исключается почти половина всех возможных румбов (180°). Кроме того, наиболее выступающие мысы по трас-

---

[1] За время войны Северный флот, несмотря на частные (незначительные) потери, благодаря соответствующим мероприятиям Верховного Главнокомандования не только не ослаб, а значительно усилился в своем составе.

[2] Конечно, в те периоды года, когда в этих широтах бывает темное время.

[3] Скалистые берега подняты в среднем от 200 до 400 м, а отдельные вершины достигают 500—600 м.

ее конвоев противник оборудовал сигнально-наблюдательными постами, береговыми и зенитными батареями, обеспечивающими наблюдение за морем и воздухом и оборону транспортов от наших кораблей и самолетов.

Несмотря на все эти препятствия, ожесточенная и упорная борьба на немецких полярных коммуникациях не прекращается ни на один день и ведется североморцами весьма успешно. Неся прямые потери в тоннаже, в охранных боевых кораблях, в пополнениях для армии и в ее снабжении, немцы в то же время *вынуждены отвлекать все больше сил для обороны этой жизненно необходимой для них коммуникации.* Последовательно увеличивается число охранных кораблей при относительном сокращении числа транспортов в каждом конвое, растет число прикрывающих самолетов, выставляются новые минные поля, устанавливаются новые посты и батареи. Иначе говоря, помимо нанесения прямых потерь, североморцы заставляют противника втягиваться в большее напряжение.

Для немцев особенно ощутительна гибель тоннажа, так трудно воспроизводимого для Германии в современных условиях. Необходимо помнить, что внутренние морские коммуникации Германии с начала войны обслуживались национальным тоннажем и судами, захваченными у Норвегии, Дании, Бельгии, Голландии и Франции. Это в полной мере покрывало все потребности в морских грузовых операциях, обеспечивающих план «блитца»[1]. В то же время судостроительная промышленность Германии занята была постройкой средств вторжения в Англию (десантные и танковые баржи, самоходные понтоны и т. д.). Внешних морских коммуникаций Германия из-за воздействия английской блокады по существу не имела, если не считать единичных прорывов транспортов, направляющихся в Японию или в Южную Америку. Когда же к систематическим потерям в Балтике, в Баренцовом море, в Канале и в норвежских водах прибавились потери от «тысячных» налетов на Гамбург, Бремен, Киль и другие немецкие порты, превратившиеся в кладбища судов, начала резко сказываться нехватка тоннажа как одно из следствий ошибок генерального плана «блитц-войны». В это время[2] воспроизводство убываю-

[1] Известно, что в первые годы войны часть германских и захваченных немцами крупнотоннажных океанских судов стояла в балтийских портах без использования.

[2] Его следует ориентировочно отнести к концу 1942 и началу 1943 г.

щего тоннажа стало невозможным, так как все стапеля и свободные мощности верфей были заняты строительством подводных лодок для тотальной подводной войны, а остальная мощность давно была использована в целях производства танковой, артиллерийской и прочей продукции для армии. К тому же все это происходило в обстановке острейшей нехватки металла и рабочих рук. Попытки размещения заказов на транспортные суда в оккупированных странах по тем же самым причинам и из-за активного саботажа патриотов дали ничтожные результаты.

Этот новый кризис германских морских вооруженных сил в значительной доле является результатом боевой деятельности нашего Северного флота.

Непрерывно совершенствуя свою тактику применительно к повадкам врага и особенностям сложной полярной обстановки, торпедоносная авиация и подводные лодки (самостоятельно или во взаимодействии), торпедные катера и даже артиллерия береговой обороны Рыбачьего полуострова с методичным упорством использовали каждый случай, чтобы топить вражеские транспорты. То, что очень часто попадается на глаза в оперативных сводках Совинформбюро в виде скромного сообщения о потоплении в Баренцовом море нашими кораблями (самолетами) транспорта противника водоизмещением в 8 или 10 тыс. т, само по себе является как будто малозначащим событием, но именно *благодаря своей упорной повторяемости* эти события приобретают огромную значимость. В течение одного месяца корабли и авиация Северного флота топят по нескольку десятков, а иногда до сотни тысяч тонн вражеских судов, а за два года (с начала войны до 1 июня 1943 г.) эта цифра перевалила за 1 500 тыс. т.

Наиболее объективными показателями успешности действий североморцев на коммуникациях противника и серьезности угрозы, которую они представляют для германского флота, являются меры охраны и обеспечения, к которым немцы вынуждены прибегать для защиты (правильнее было бы сказать—для спасения) от наших подводных лодок и авиации. Известно, что в обычной конвойной практике нормальное число эскортных кораблей меньше, чем число конвоируемых транспортов. При приближении к берегам, где угроза атак обычно возрастает, число эскортных кораблей увеличивается до числа транспортов и в редких случаях поднимается до двойной их численности.

Так вот на Севере, в зоне действия наших торпедных катеров, подводных лодок и торпедоносцев или штурмовиков, немцы, начав с нормального состава конвоев, вынуждены были последовательно перейти к комбинированному эскорту, состав которого по своей численности в несколько раз превышает количество охраняемых объектов.

Можно привести такой пример.

12 октября 1943 г. в районе Тана-фиорда в 15 час. 45 мин. разведкой Северного флота были обнаружены 3 немецких больших транспорта, имевших в двух линиях охранения 2 миноносца, 12 сторожевых кораблей, 5 тральщиков и 10 сторожевых катеров, т. е. всего *29 охранных кораблей*. Над конвоем непрерывно держались 2 «Мессершмитта». Этот небывалый в морской истории эскорт можно было бы назвать «почетным»—почетным для североморцев, ибо подобный факт наглядно демонстрирует уважение немцев к советским кораблям и самолетам и страх перед ними. Можно полагать, что если бы германские подводники или летчики когда-либо встретились с советским или английским конвоем аналогичного состава, они заявили бы протест и объявили такую форму ведения войны «незаконной».

На рассвете следующего дня состав морского эскорта уменьшился на 6 сторожевых кораблей и 3 катера, но все же *оставался семикратным* при одновременном увеличении воздушного охранения.

Самое характерное в приведенном примере то, что последовательными ударами нашей морской авиации, несмотря на сильный огонь вражеской артиллерии, применение немцами дымзавес, маневрирование для уклонения от атак и от торпед и наращивание в бою новых сил истребителей, вызванных из баз, были потоплены один транспорт (из трех) и один эскортный корабль; 2 оставшихся транспорта были сильно повреждены. Сбито 15 самолетов противника.

Что приведенный факт не является случайным, можно видеть на примере операции, проведенной 17 марта 1944 г.

На рассвете этого дня подводная лодка типа «Малютка» прорвала охранение и потопила один из четырех больших транспортов конвоя, имевшего в эскорте 4 эскадренных миноносца, 8 сторожевых кораблей, 2 тральщика, 2 сторожевых катера и, кроме того, 14—16 самолетов воздушного эскорта. Несмотря на такое мощное обеспечение конвоя и ожесточен-

ное преследование, которому подверглась «Малютка» (на подводную лодку было сброшено до 170 глубинных бомб), она, торпедировав транспорт, благополучно возвратилась в базу.

Не успели немцы прекратить безуспешное преследование подводной лодки и закончить спасение уцелевших людей с потопленного транспорта, как появились самолеты-разведчики Северного флота, за которыми вскоре подошла атакующая группа торпедоносцев, штурмовиков и бомбардировщиков. Немцы вызвали дополнительное истребительное прикрытие с береговых аэродромов.

К этому времени уцелевшие 3 транспорта имели шестикратное охранение на воде и до 50 самолетов прикрытия.

Развернувшийся бой в воздухе после двух комбинированных ударов «Ильюшиных» и торпедоносцев, обеспечивавшихся нашими истребителями, привел к потоплению одного транспорта водоизмещением 6 тыс. т, тяжелому повреждению 8000-тонного транспорта, потоплению двух сторожевых кораблей и к потере немцами 15 самолетов.

Таким образом, если рассматривать операцию в целом, то из четырех ценных объектов конвоя 50% уничтожено и 25% повреждено; только одному транспорту удалось дойти до места назначения.

Эти цифры свидетельствуют о высокой тактической грамотности и исключительной отваге североморцев, так как закон морской войны на коммуникациях гласит, что каким бы сильным ни было охранение, главным объектом всегда остаются транспорты, к которым надо пробиваться через все преграды[1]. Кроме того, эти цифры демонстрируют другую характерную особенность оперативной обстановки на полярных коммуникациях немцев, которая заключается в том, что в большинстве случаев *бой на море сопровождается большими воздушными боями*, ибо как только появляется первая волна наших бомбардировщиков, торпедоносцев или штурмовиков, немцы вызывают из баз, помимо барражирующих самолетов эскорта, дежурные подразделения авиации. Таким образом с обеих сторон наращиваются воздушные силы над

---

[1] В иных случаях это получалось так выразительно, что роль германских эскортных кораблей сводилась только к подбиранию утопающих из числа команды и пассажиров транспортов.

районом боя, в результате чего возникают ожесточенные схватки, из которых советские морские летчики в подавляющем большинстве случаев выходят победителями.

Не только подводные лодки и авиация ведут успешную борьбу на вражеских коммуникациях. Несмотря на сложные и суровые условия плавания в этой части полярного бассейна, торпедные катера Северного флота осуществляют смелые набеги на караваны судов противника как в море, так и на рейдах, на которых транспорты укрываются под защитой береговой обороны.

Особую активность катерники-североморцы начали проявлять в 1944 г. В самостоятельных операциях или во взаимодействии с авиацией они резко подняли свой счет потопленных транспортов и охранных кораблей.

Успех Северного флота в борьбе на ближних коммуникациях противника подтверждается и числом потопленных транспортов, и показаниями пленных егерей о нехватке снабжения, и даже осторожными сводками германского командования, которые, несмотря на свою лживость, не могут уже скрыть роста потерь. Помимо всего этого, есть еще один объективный показатель. Немцам пришлось менять не только планы, но и командование. Три раза сменялись адмиралы, командовавшие полярными силами, однако смена начальства не помогла. Счет потопленных транспортов за последние месяцы показывает относительный рост успехов североморцев по сравнению с теми же периодами первых лет войны.

Для полноты обзора надо прибавить, что на участок коммуникаций немцев из Финмаркена на юг, вплоть до Каттегата и германских основных портов, воздействуют английские морские и воздушные силы.

Операции против баз

Борьба на коммуникациях в современных условиях не ограничивается только морским отрезком пути, а ведется и в исходных и конечных узлах этих коммуникаций, которыми являются порты и базы формирования конвоев и их разгрузки.

Эпизодические, но исключительно смелые и искусные прорывы подводных лодок «малюток» в Петсамо и систематические воздушные удары по транспортам в германских базах Варангер-фиорда являются наглядными примерами такого расширенного понимания борьбы с морской транспортной системой противника. В этом виде борьбы первое место принадлежит авиации.

Учитывая катастрофические потери тоннажа, пополнений и грузов для «героев Нарвика» и в то же время видя невозможность пробиться к Мурманску по суше, а также безуспешность попыток разгрома союзных конвоев, приходящих в наши порты, немецкое командование решило, помимо усиления оборонительных средств на своих коммуникациях, начать решительную воздушную войну против Северного флота и его авиации, для чего предприняло серию специальных ударов по нашим базам и аэродромам.

Здесь, как и на других наших театрах, в первый день войны была предпринята попытка молниеносно разделаться с флотом, но она оказалась столь же неудачной, как в Кронштадте и в Севастополе. Поэтому позже, получив с юга значительные подкрепления, немецкая авиация развернула весьма энергичную деятельность против Мурманска, применяя весь перечень известных тактических приемов. Удары наносились днем и ночью, высотные и на бреющем полете, с пикирования и с горизонтального полета. Бомбардировщики производили атаки с прикрытием истребителей, с демонстративными и отвлекающими группами; наносились также внезапные удары только истребителей в варианте бомбардировщиков или штурмовиков и т. д.

Эта напряженнейшая борьба, развернутая немцами, довольно скоро начала затухать, так как они первые выдохлись. Значительные потери, причиняемые противнику еще на подходах к нашим объектам, над ними, а затем при ответных ударах по германским аэродромам, вскоре показали нерентабельность всей затеи, которая ни в какой мере не окупалась немногими потерями и повреждениями, наносимыми нашей авиации, плавсредствам или сооружениям баз.

Ни одна советская база не была выведена из строя. Немцам, как и на других фронтах, пришлось отказаться от активной войны и перейти к обороне. Преимущество в воздухе по сей день прочно удерживается летчиками Северного флота.

Помимо действия всей системы противовоздушной обороны и в частности зенитной артиллерии, причину провала активной воздушной войны немцев надо видеть в героизме и искусстве летчиков-истребителей Северного флота, воспитанных на традициях дважды Героя Советского Союза Сафонова.

Борьба с базами противника была не «ответной» и эпизодической, а с самых первых дней войны ведется систематически как часть единого плана оперативной деятельности Северного флота. Помимо прорыва подводных лодок или торпедных катеров на рейды и в гавани немецких и финских баз или обстрела их надводными кораблями[1], бомбардировочная и торпедоносная авиация систематически наносила удары по вражеским базам, когда разведка показывала сосредоточение транспортов в том или ином пункте базирования противника.

Большим количеством взорванных или сожженных складов с боезапасами, поврежденных причалов и пирсов отмечена эта деятельность североморских летчиков. Однако наиболее болезненными для немцев были и остаются потери в транспортах, находящихся в базах, которые (помимо своей непосредственной ценности), отправляясь на дно, засоряли гавани и рейды.

Говоря о боевой работе авиации на Севере, следует помнить о специфических особенностях сурового климата, о крайней неустойчивости метеорологического режима, о длящейся месяцами полярной ночи, об изрезанности тундровых и бездорожных пространств, где вынужденная посадка часто равносильна гибели, о том, что одномоторным колесным самолетам приходится работать далеко от берегов и т. д. Конечно, те же затруднения должна испытывать и германская авиация, но опыт показывает, что там, где в условиях перечисленных трудностей боевую работу выполняют рядовые советские летчики, рискуют появляться, и то не всегда, только одиночки-ассы противника.

Невольно вспоминаются слова английского летчика кавалера ордена Ленина полковника Ишервуд, который, испытав на практике все «прелести» заполярной воздушной войны, сказал: «Здесь могут летать только русские». Эти слова — дань должного своим боевым товарищам со стороны летчика, который сам освоился с заполярной спецификой, но в то же время хорошо понимал, как трудно работать в подобных условиях на протяжении нескольких лет подряд.

---

[1] Был случай совместной атаки советскими и английскими надводными кораблями одной из немецких баз в Баренцовом море.

Обстановка на наших океанских коммуникациях

Второй стратегический узел базирования на Северном театре (помимо Варангер-фиорда) немцы создали на берегах Норвежского моря, в районе Нарвик—Гаммерфест с главным рейдом в Альтен-фиорде. В последнем, а также в других смежных фиордах создана маневренная база для линейных сил германского флота, обслуживаемая плавмастерскими, плавбазами и временными сооружениями на берегу.

С середины 1942 г. линейные силы Германии, ранее базировавшиеся на район Тронхейма, все чаще стали появляться в шхерах севернее Нарвика, а с начала 1943 г. они перешли на постоянное базирование в район Альтен-фиорда. К этому времени определился состав переведенной сюда эскадры: линейные корабли «Admiral Tirpitz» и «Scharnhorst», крейсера «Admiral Scheer», «Admiral Hipper» и «Lützow», 2 легких крейсера типа «городов» и от 8 до 12 эскадренных миноносцев. Этот состав не оставался постоянным, так как на ремонт отдельные корабли уходили в порты Балтийского моря и дислокация соединений была не компактной, а рассредоточенной по нескольким смежным фиордам.

Главный объект—флагманский корабль флота линейный корабль «Admiral Tirpitz»—обычно отстаивался в глубине Альтен-фиорда за несколькими рядами бонов и сетей, укрытый не только от наблюдения с моря, но и от оптического фиксирования с самолетов, проходящих на небольших высотах, так как узкий рейд прикрыт высокими скалистыми берегами.

Выбор места стоянки надо считать удачным. Оно удалено от опушки шхер на 60 миль, что при наличии постов ВНОС на побережье обеспечивает от тактической внезапности авиационного налета. Лабиринт шхер и наличие более пяти выходов в море для больших кораблей позволяет маскировать маневр при выходе и возвращении из операций.

Чем определился выбор этого района для базирования главных сил германского надводного флота?

1. После активизации английской, а также и американской тяжелобомбардировочной авиации и систематических ударов по Людвигсгафену, Вильгельмсгафену, Килю, Гамбургу, Штеттину и другим базам, вплоть до Данцига, базирование на них линейных сил можно назвать «некомфортабельным». Расстояние по воздуху от Лондона до Киля—750 км (405 миль), а от самой северной английской базы (условно

считая от Скапа-Флоу) до Альтен-фиорда—1775 км (958 миль). Это, если учитывать необходимость двустороннего полета над морем, имеет большое значение даже для современной дальнебомбардировочной авиации. Кроме того, число летных дней в году на трассе Лондон—Киль значительно выше, чем на трассе Оркней—Альтен-фиорд.

Поэтому постепенное передвижение к северу и окончательный *перевод базирования на Альтен-фиорд есть прежде всего вывод германских линейных сил из-под удара союзной авиации.*

Можно было бы уйти еще дальше на северо-восток, так как навигационные условия норвежских шхер это вполне допускают, но тогда маневренная база слишком приблизилась бы к нашим северным аэродромам, что по опыту немецких конвоев в зоне Нордкапа также, очевидно, не представлялось немцам очень соблазнительным.

2. Как известно из официальных сообщений, английская авиация ведет против германского флота минную войну всеми средствами, включая и постановки мин с самолетов на выходах из баз и на внутренних путях, и не только в Северном море, но даже в юго-западной части Балтийского моря. Известно также, что английские подводные лодки настойчиво и успешно выслеживают корабли противника на его путях из Гельголандской бухты или от Каттегата. Исключительно большие глубины на подходах к норвежским берегам, а также в самих фиордах[1] и наличие многих выходов в океан очень ограничивают возможность использования мин для серьезного заблокирования немецких кораблей в Альтен-фиорде.

Таким образом *переход на базирование в район Альтен-фиорда есть одновременно уход от минной блокады.*

Немецкое командование, очевидно, рассчитывало на то, что и от подводных лодок оно убережет свои корабли более надежно в сложных и запутанных дебрях норвежских шхер, но в этом отношении оно сильно просчиталось, получив предметный урок от англичан 23 сентября 1943 г., когда малые подводные лодки форсировали всю систему охранения и заграждения и успешно торпедировали линейный корабль «Admiral Tirpitz» в его логове.

3. Обе изложенные выше причины, побудившие вывести

[1] В самом Альтен-фиорде есть котлованы с глубинами свыше 400 м.



Рис. 4. Район базирования германского флота в Северной Норвегии

линейные силы из Германии за Полярный круг, могут быть оценены как предусмотрительные и логичные соображения, однако по существу своему они сугубо оборонительны и сами по себе не могли быть решающими в 1942 г., когда у германского руководства еще были надежды на успешное окончание войны.

Поэтому Альтен-фиорд надо рассматривать не только как убежище, но и как *маневренную базу, выдвинутую на наши внешние коммуникации для обеспечения действий надводного флота Германии по союзным конвоям.*

Последний выход в Атлантику линейного корабля «Fürst Bismarck», кончившийся его гибелью 27 мая 1941 г., показал германскому командованию (особенно после опубликования материалов по этой операции), что система наблюдения и развертывания всех сил и средств английского флота делает прорыв в Атлантику предприятием безнадежным. Вопрос остается открытым только в той части, под какой широтой и долготой будет потоплен очередной немецкий рейдер, что в свою очередь зависит больше от погоды и времени суток, чем от самих немцев.

Урок с «Fürst Bismarck» с учетом предшествовавшего урока с «Admiral Graf Spee» (13 декабря 1939 г.) и вынужденное сидение в Бресте «Scharnhorst», «Gneisenau» и «Prinz Eugen» не прошли даром. Никаких попыток прорыва в Атлантику не было, а началась смертельная борьба за северные коммуникации, которая должна была решаться подводными лодками и авиацией, также базирующимися на северное побережье Норвегии. Теперь в эту же борьбу были включены и линейные силы, район операций которых ограничивался только Норвежским и Баренцовым морями.

Однако, несмотря на интенсивное и двустороннее движение конвоев между нашими и английскими и американскими портами, надводные корабли германского флота вели себя не особенно решительно. Наряду со стремлением нарушить наши коммуникации в этот период совершенно отчетливо можно наблюдать тенденцию не рисковать линейными кораблями и крейсерами, так как потеря их уже не могла быть компенсирована ввиду прекращения строительства больших кораблей[1].

[1] В нашей прессе, говоря об авантюризме морской стратегии немцев, часто относят это определение ко всей повседневной боевой деятельности германского флота. Это не совсем верно. Герман-

За все время этого этапа войны было только три значительных выхода больших кораблей в район наших и союзных коммуникаций.

5 июля 1942 г. «Admiral Tirpitz» совместно с «Admiral Scheer» рискнул выйти в операцию под эскортом большого числа охраняющих эскадренных миноносцев и самолетов. Это был период полярного дня, когда авиация в течение круглых суток обследовала всю зону операции и убедилась, что поблизости нет крупных английских сил.

Все было немцами учтено, кроме искусства советского подводника Героя Советского Союза капитана 2 ранга Лунина, который, прорвав зигзагирующее охранение, торпедировал «Admiral Tirpitz» и нанес ему настолько серьезные повреждения, что операция была сорвана. Линейный корабль малым ходом и под усиленным, дополнительно вызванным охранением был отведен в одну из баз, а союзные конвои беспрепятственно проследовали по назначению.

Несколько месяцев о линейном корабле «Admiral Tirpitz» не было слышно и, несмотря на наличие исправных «Scharnhorst», «Admiral Scheer» и крейсеров, урок настолько запомнился, что только через год и два месяца была продемонстрирована следующая операция крупных сил, о которой надо сказать особо. В промежутке внешние коммуникации Советского Союза с Соединенным Королевством и США подвергались атакам только подводных лодок, авиации и одиночным безуспешным попыткам предпринимать атаки со стороны миноносцев.

Тщетно старался британский флот вызвать немцев на боевое столкновение, неоднократно маневрируя в Норвежском море без соблюдения скрытности. Германские надводные корабли не появлялись.

Корни одной операции

Наконец, после более чем годового перерыва, 11 сентября 1943 г. весь мир был широко оповещен Берлином о крупной операции линейных сил на Севере: «В ночь на 10 сентября германские корабли и крупные экспедиционные силы про-

---

ская морская стратегия бесспорно авантюристична по своему существу, что и предопределяет ее несостоятельность и конечное поражение флота, так же как и всех вооруженных сил. Особенно ярко этот авантюризм сказывается в критические моменты принятия больших оперативных решений. Но в повседневной боевой деятельности этот авантюризм периодами сочетается с исключительной осторожностью и расчетливостью.

извели значительную операцию против военных объектов Шпицбергена. Германские корабли уничтожили укрепления береговой обороны, взорвали основные военные объекты и, в частности, радиостанцию, метеостанцию, портовые сооружения, электростанцию, водопровод, крупные нефтехранилища, склады с боеприпасами, продовольствием и т. д. Захвачено большое количество пленных. Все экспедиционные силы вернулись на свои базы».

В различных вариациях с насыщением героическими подробностями подобные сообщения повторялись месяцы, причем особенно настойчиво для внутригерманского вещания. Во всех случаях сообщения заканчивались таким рефреном: «наши силы потерь не имели», «все наши корабли благополучно возвратились в базу» и т. д.

Несмотря на то, что в основном эти германские сообщения были рассчитаны на внутренний рынок, кое-кто за границей реагировал в том же духе. Радио Стокгольма, правда, ссылаясь на германское информбюро, еще 2 января 1944 г. преподносило своим слушателям такие «истины»:

«В сентябре неожиданным ударом немецким военно-морским силам удалось на долгие месяцы вывести из строя английский опорный пункт на Шпицбергене. Тщетно пытались англичане при помощи подводных лодок «малюток» атаковать тяжелые немецкие корабли, сосредоточенные в норвежских фиордах».

Надо сказать, что в первый момент, еще 10—11 сентября, германская операция поставила многих перед головоломкой. Дело в том, что на Шпицбергене никогда не было оборонительных сооружений и крупных нефтехранилищ или складов боеприпасов по той простой причине, что там никогда не было ни военного гарнизона, ни опорного пункта. Электростанция и прочие сооружения, обслуживавшие угледобывающие предприятия, были демонтированы или вывезены в первые дни войны. Поэтому борьба германских сил с ветряными мельницами сперва показалась весьма подозрительной. Были опасения, не является ли это тонкой военной хитростью с целью завлечь в западню часть английского или советского флота. Но при ближайшем изучении всех обстоятельств и деталей этой «грандиозной» операции выяснилась фактическая сторона дела, которая кратко сводится к следующему.

Выходу эскадры в составе «Admiral Tirpitz», «Scharn-

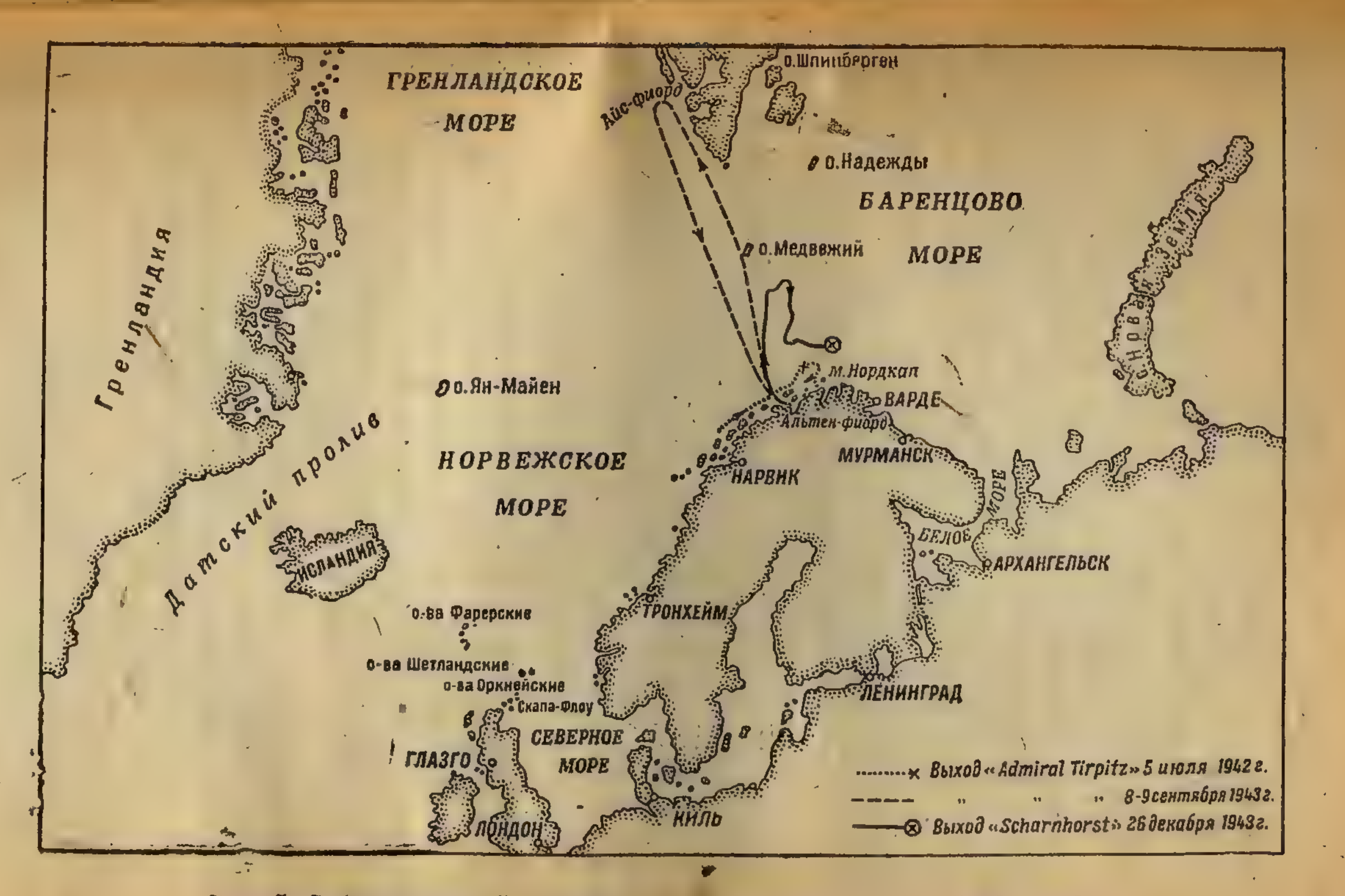


Рис. 5. Район операций германского надводного флота в 1942—1943 гг.

horst», «Lützow» и восьми эскадренных миноносцев предшествовала глубокая воздушная разведка всего Северного театра. Ни конвоев, ни боевых сил союзников в море не оказалось. Приняв все меры скрытности, германская эскадра в темноте проскочила прибрежные воды и, появившись засветло перед бывшим рабочим поселком в Айс-фиорде на Шпицбергене, обстреляла заброшенные деревянные бараки и лачуги, а потом тем же порядком возвратилась в норвежские шхеры, после чего началось соответствующее «широкое вещание»[1].

Вся забота германского командования сводилась к тому, чтобы *ни с кем не иметь встреч.* Понятна настойчивость, с которой повторялось, что никаких потерь нет. Но для чего тогда нужна была вся эта операция, если только один расход жидкого топлива, столь драгоценного для Германии (не говоря уже о выпущенном боезапасе), обошелся во много раз дороже стоимости разрушенных горняцких домиков, к тому же давно заброшенных?

В данном случае мы имеем дело с *крупной демонстрацией*, вызванной не столько стратегическими, сколько политическими соображениями, глубокомыслие которых может быть объяснено только логикой тевтонского мышления, к тому же изнуренного четырехлетними тяготами тотальной (для немцев) и бессмысленной войны.

Вот события и факты, вызвавшие к жизни эту «бум-операцию».

Начатая с 1943 г., т. е. с приходом к командованию гросс-адмирала Дениц, «тотальная» подводная война в сентябре уже показала все германские возможности и начала затухать под прямым воздействием грандиозной системы активной противолодочной обороны, развернутой нашими союзниками. Подводный флот больше года бездействовал, боясь новых потерь.

Преимущество в воздухе, которое частично имела Германия в начале войны, неуклонно утрачивалось, и как вооруженные силы, так и гражданское население «райха» начали не только это понимать, но и вещественно ощущать во время учащающихся налетов на индустриальные центры Германии.

Настоятельно требовалось хоть чем-нибудь скрасить об-

---

[1] Расстояние от Гаммерфеста до Айс-фиорда — 498 миль — при скорости в 20 узлов покрывается в 25 часов, а при 24 узлах в 21 час. Вся операция с использованием полярных сумерек для выхода и возвращения потребовала двое суток.

щее унылое настроение, хоть на чем-нибудь продемонстрировать «торжество германского оружия».

В этих условиях особенно катастрофичными оказались известия с восточного фронта после провала того наступления, которое было возвещено как «поворотное в ходе войны», как «реванш за Сталинград».

Достаточно сопоставить следующие события и даты.

5 июля немецко-фашистские войска крупными силами танков и пехоты при поддержке многочисленной авиации начали наступление на Орловско-Курском и Белгородско-Курском направлениях. В ожесточенных боях наши войска измотали и обескровили отборные дивизии немцев, сорвав немецкий план летнего наступления. Вслед за тем Красная Армия сама развернула грандиозные наступательные операции.

5 августа нашими войсками были заняты Орел и Белгород, 8 августа взят Харьков, 30 августа—Таганрог.

10 июля началась высадка союзников на о. Сицилия. 5 августа была занята Катания. 18 августа последние немецко-итальянские силы эвакуировались с Сицилии, и появилась реальная угроза вторжения на Апеннинский полуостров.

7 августа морская правительственная комиссия США объявила, что за первые 7 месяцев 1943 г. только на верфях США построено 1046 торговых судов общим водоизмещением в 10 485 тыс. т.

8 августа английское адмиралтейство объявило, что «за 46 месяцев войны (т. е. до 30 июня 1943 г.) захвачено, потоплено или повреждено надводными кораблями, подводными лодками и самолетами, а также подорвалось на минах 9 945 683 т германских и итальянских судов. *Эта цифра не включает потерь противника в результате действий советских кораблей и авиации*»[1].

Последовательная цепь этих событий и сообщений не могла не подействовать удручающе на германский народ. Никакая пропаганда не могла нейтрализовать тяжелого впечатления, и нужно было чем-нибудь отвлечь общее внимание от печальных фактов. Понадобилась пропаганда действием.

В этом, и только в этом—корни рекламной операции

---

[1] «Правда» № 197 от 8 августа 1943 г. и № 198 от 9 августа 1943 г.

линейных сил на Шпицбергене и того, как она была обставлена, чтобы избежать встреч с английским флотом или с советскими подводными лодками.

Продолжение борьбы на дальних коммуникациях

Не успели еще германские газеты исчерпать тему о стратегическом значении «героического рейда» на Шпицберген, как стало известно, что линейный корабль «Admiral Tirpitz» серьезно поврежден у себя в базе в результате специальной операции, выполненной британским флотом, который, очевидно, потерял надежду встретиться в море с флагманским кораблем германских линейных сил.

После тщательной подготовки 23 сентября 1943 г. несколько малых подводных лодок специальной постройки форсировали систему охранения и противолодочных заграждений Альтен-фиорда, торпедировали «Admiral Tirpitz» и повредили его настолько серьезно, что вплоть до апреля 1944 г. он не мог полностью вернуться в строй, а слегка подремонтированный предназначался к переводу в Германию.

Последовала длительная пауза, в процессе которой выходов надводных кораблей не наблюдалось, а удлиняющиеся сумерки и наступившая полярная ночь ограничивали деятельность на коммуникациях подводных лодок и авиации противника. Конвои продолжали следовать с ничтожными потерями, а чаще всего без потерь.

Только катастрофически ухудшающееся для фашистской Германии положение на восточном фронте, непрекращающиеся бомбардировки германской столицы и других городов и полная бесперспективность войны после Московской и Тегеранской конференций могли заставить немецкое командование выгнать в безнадежную операцию линейный корабль «Scharnhorst», который был потоплен у Нордкапа английским отрядом адмирала Фрезера 26 декабря 1943 г.

Конец «Scharnhorst», уже описанный в нашей прессе,—сам по себе важный факт, меняющий стратегическое положение на Северном театре. Нельзя, конечно, считать, что больше не будет различных авантюр. Остается угроза крейсерских операций наряду с воздушными и подводными, однако они могут парализоваться относительно меньшим составом сил, чем требовалось до сих пор.

Главное в этой операции—не отдельные ошибки германского командования, а ее обреченность и бесцельность, так как линейный корабль был потоплен при первом же выходе

и при этом погиб, не успев уничтожить или повредить ни один из транспортов конвоя.

Особо важно отметить, что преследование и потопление «Scharnhorst» проходило в условиях полярной ночи[1], т. е. в темное время, которое всегда считалось наиболее благоприятным для рейдерских операций, рассчитанных на быстроту и скрытность.

Так новая боевая техника создает предпосылки для новых тактических приемов.

Позднейшие события показали, что ни большое удаление от английских баз, ни лабиринт шхерного района не гарантируют германский флот от дальнейших потерь.

3 и 5 апреля 1944 г. английским флотом были выполнены две последовательные операции по уничтожению линейного корабля «Admiral Tirpitz», только что закончившего предварительный ремонт. Были проведены массированные удары бомбардировщиков, прикрывавшихся истребителями, «пододвинутых» к району боя на авианосцах. Несмотря на сильное противодействие немцев, линейный корабль, стоявший на якоре в Ко-фиорде, получил несколько прямых попаданий тяжелых бомб и хотя и не был потоплен, все же получил настолько значительные повреждения, что, очевидно, опять надолго вышел из строя.

Итоги к 1944 г.

На примере Северного театра особенно наглядно продемонстрированы несостоятельность германской морской стратегии и неизбежность ее полного краха.

Громадные усилия и затраты людей и средств на Севере привели Германию к столь же громадным потерям и жертвам, причем немцам пришлось от рекламированного наступления на фронте перейти к обороне, а вместо разгрома нашего флота, его баз и коммуникаций—охранять свои транспорты.

Вместо систематических операций в Атлантике немцы вынуждены были ограничиться эпизодическими и безуспешными рейдами в узком секторе полярного бассейна.

Не помогла концентрация главных сил флота в северных норвежских шхерах. Не помогла многократная смена командования. Точно так же не помогли семикратные охранения немецких транспортов.

---

[1] 26 декабря в этих широтах 4 часа сумерек и 20 часов темного времени.

Неуклонно тает германский боевой флот, не сумев хотя бы дорого заплатить за свою гибель. Тает численность воздушных сил, пополнение которых возможно главным образом за счет других фронтов. Так же неизбежно тает транспортный тоннаж, не имеющий перспектив восполнения потерь.

Без всякого шанса на успех сидят на своих исходных рубежах в глубоких блиндажах «герои Нарвика». С беспокойством следят они за исходом борьбы на море, от которой зависит их возможность добраться если не домой, то хотя бы до Нарвика.

Стратегическая база в районе Варангер-фиорда, казалось бы, такая надежная и необходимая как трамплин для предполагавшегося вторжения, сейчас превратилась в ловушку и создает все бо́льшие затруднения для ее хозяев.

Северный флот, самый молодой из наших флотов, только летом 1933 г. получивший путевку в жизнь из рук товарища Сталина, прибывшего лично для этого в Мурманск, успешно выполняя возложенные на него задачи, несмотря на некоторые потери, численно вырос и окреп за время войны. Но главное в том, что окреп и закалился его личный состав в боях и в напряженной и сложной повседневной боевой деятельности, сопряженной с трудными полярными условиями плавания.

Обогащенные опытом успешной борьбы за фланг армии, опытом самостоятельных морских и воздушных операций, североморцы сейчас еще больше подготовлены для нанесения противнику последующих решающих ударов.

4. ВОЙНА НА ЧЕРНОМ МОРЕ

Обстановка в начальный период войны

Совершенно своеобразно сложилась к началу войны обстановка на Черном море, на котором Германия не имела в мирное время своего флота или морских баз, хотя поступали сведения о подозрительной возне на Дунае и в румынских и болгарских портах и на аэродромах, где все чаще начали появляться германские морские офицеры всех рангов.

Румыния и Болгария находились в дипломатических отношениях с Советским Союзом и никаких оснований для претензий не могли иметь, так как наше государство исключительно лойяльно выполняло свои международные обязательства.

Черноморскому флоту и его авиации было предписано проводить обычную учебу мирного времени подальше от территориальных вод этих стран с тем, чтобы исключить какие-либо сомнения или искушения для провокаций.

Но когда в 2 часа 45 мин. 22 июня 1941 г.—в дату величайшего в истории предательства—упали первые бомбы на спящих жителей Севастополя и Одессы, то не потребовалось ни оперативных выкладок, ни карт для того, чтобы сразу понять, что самолеты со свастикой стартовали с румынских аэродромов и прилетели на румынском бензине.

Стало ясно, что за большими предателями поспешают более мелкие.

Конечно, румынский флот или авиация не представляли серьезной угрозы для нас. Гораздо более опасным являлось использование германскими вооруженными силами румынского плацдарма для нападения на южные области Советского Союза и вместе с тем на Черноморский флот и его базы.

Теперь уже хорошо известно, что первоначальные планы германского командования в отношении кампании на Черном море были стандартными, как и в отношении других наших морей, т. е. вытекали из расчета общего молниеносного разгрома Красной Армии и триумфального движения к Москве, Уралу и Кавказу. Оригинальным в этих планах может считаться только далеко идущий расчет, победно пройдя Закавказье и Иран, соединиться с не менее победоносным Роммелем после завоевания им Египта для дальнейшего движения то ли в Индию, то ли в Аравию[1]. Последующие цели этого грандиозного маневра остались, повидимому, недоработанными; очевидно, нехватило фантазии.

Но первые же этапы этого сумасбродного плана были расстроены ожесточенными оборонительными боями Красной Армии, позднее добившейся полного крушения всех замыслов германского командования.

В части практического осуществления черноморский вариант немецкого плана также был шаблонным; предполагалось внезапными ударами с воздуха уничтожить главные силы нашего флота, а уцелевшие корабли заблокировать минами и подводными лодками впредь до захвата всех баз с суши. На данном театре этот план был относительно логичным, так как противник вначале располагал ограниченными морскими силами и в единоборство с Черноморским флотом вступить не мог.

Однако первый воздушный удар противнику не удался. Последующая блокада оказалась мало действительной. Что касается захвата морских баз с суши, то хотя решение этой задачи стоило противнику весьма больших потерь, все же ему удалось на время захватить Одессу, Николаев, Севастополь, Феодосию, Керчь и Новороссийск, помимо остальных промежуточных портов, которые потом были оборудованы немцами под базы (Херсон, Ак-Мечеть, Евпатория, Балаклава, Ялта, Двуякорная бухта, Камыш-Бурун, Анапа и порты Азовского моря).

---

[1] Когда в поспешном бегстве с Кавказа немцы вынуждены были бросить все свои тылы, то к большому удивлению наших бойцов в районе Георгиевска в числе прочих трофейных эшелонов был захвачен состав с тропическими шлемами, легкими подковами и специальными гусеницами для движения по песчаным пустыням.

С особой болью в сердце черноморцы вынуждены были оставить Николаев, где уже под огнем германской артиллерии пришлось взорвать на стапелях строящиеся корабли.

Одновременно с продвижением вражеских полчищ на восток и захватом побережья Черного моря, в руки противника перешли те аэродромы, которые хотя и располагались в глубине от береговой черты, но использовались для базирования авиации, действовавшей на морском направлении. К числу таких аэродромных узлов принадлежали аэродромы в районе Николаева, в Крыму, в районе Мелитополя, Ростова и на Таманском полуострове, а позже в районе Краснодара и Майкопа.

Все это поставило Черноморский флот в исключительно тяжелое положение, так как оставшиеся для использования кавказские порты Туапсе, Поти и Батуми не были штатными морскими базами, оборудованными для стоянки военного флота, и служили в мирное время для вывоза нефтепродуктов и марганцевой руды.

Наземная обстановка на Кавказе для черноморской авиации также была менее благоприятной, чем в Крыму или Северной Таврии.

С этой весьма узкой стратегической базы, в условиях потери главных складов и основных путей снабжения из глубины страны, при недостаточности ремонтных средств и под ожесточенными бомбардировками авиации противника Черноморский флот продолжал активную борьбу с врагом, успешно решая задачи помощи флангу Красной Армии и энергично действуя на неприятельских коммуникациях своими подводными лодками, авиацией и надводными кораблями.

Активная *борьба на коммуникациях* противника заставила последнего изо дня в день увеличивать воздушное и морское охранение транспортов, а затем ограничиться их движением только по ночам. Несмотря на такие меры, тоннаж противника систематически таял. Вражеские транспорты гибли на советских минах, от атак подводных лодок, торпедных катеров и особенно от ударов авиации. Прекрасной иллюстрацией реальности угрозы коммуникациям и базам противника на Черном море служит тот факт, что, несмотря на общую нехватку тоннажа и давление со стороны германского командования, предусмотрительные румыны за три дня до предательского нападения на Советский Союз отправили свои лучшие паро-

ходы в нейтральный Стамбул, где они до сего дня остаются мертвым капиталом[1].

Однако вынужденный обстоятельствами (недостаточность прибрежных железных дорог, позднейшая изоляция Крыма с суши и т. п.) противник упорно использовал морские коммуникации, главным образом при помощи быстроходных десантных барж, делавших переходы в темное время суток.

Так же как и на других морях, с первых же дней на Черном море развернулась ожесточенная *минная война* с привлечением для этого не только надводных кораблей и подводных лодок, но и авиации. Хотя глубоководность Черного моря в его основной части не позволяет применять якорные и тем более донные мины, зато непосредственные подходы к портам и рейдам, прибрежные фарватеры и некоторые районы (Северо-Западный, Керченский, Азовский) ничем не ограничивают минной войны, и поэтому здесь она достигла большого напряжения.

Черноморский флот, опираясь на Севастополь, сразу же интенсивно начал свои *активные операции*. В первые же дни был нанесен комбинированный удар легких сил флота и авиации по Констанце, проведено несколько активных заградительных операций в водах противника, в то время как авиация Черноморского флота наносила удары не только по морским базам Галац, Сулина и Констанца, но и по таким стратегическим объектам, как грандиозный мост через Дунай у Черновод или центр нефтяной промышленности в Плоешти.

Эта активная война не прекращалась черноморцами, даже в самые тяжелые дни, однако темп ее замедлялся по мере того, как оборона Одессы, затем Крыма и, наконец, Кавказа требовала отвлечения все бо́льших сил.

На интенсивности борьбы в водах противника стали отражаться возросшие расстояния после перебазирования основных наших сил на порты Закавказья[2].

Так продолжалось до тех пор, пока благодаря историческим победам Красной Армии не произошел решительный пе-

---

[1] Пароходы «Transilvania» и «Basarabia» (по 6672 бр.-рег. т каждый) укрываются на Стамбульском рейде с 18 июня 1941 г. Когда в конце апреля 1944 г. румыны под давлением немцев хотели использовать их для эвакуации разбитых частей из Крыма, турецкое правительство запретило выход этих пароходов в Черное море.

[2] От Севастополя до Констанцы 208 миль (385,2 км), от Батуми до той же Констанцы 588 миль (1 088,9 км).

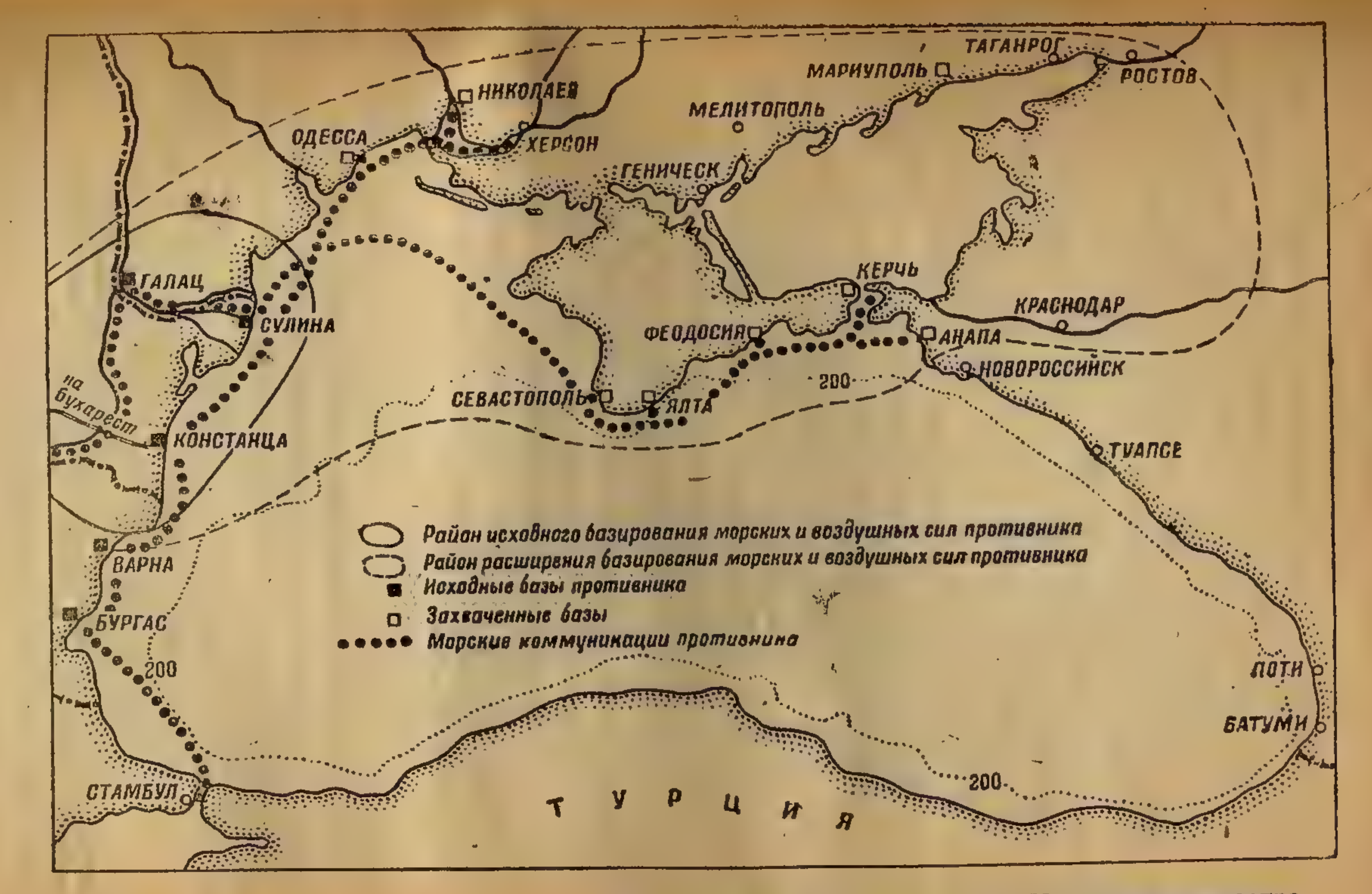


Рис. 6. Схема развертывания морских и воздушных сил противника на Черноморском театре

релом в ходе Великой отечественной войны, предрешенный прежде всего разгромом гитлеровских войск под Сталинградом, который явился переломом для хода всей войны антигитлеровской коалиции с силами фашистского блока. «После Сталинградского побоища, как известно, немцы не могли уже оправиться»[1].

Для Черноморского флота этот перелом сперва привел к обратному захвату Новороссийска, а затем определил последовательный ход событий, когда в упорных боях началось отвоевание у противника своих баз и продвижение на запад с неизбежным приближением к границам того плацдарма, с которого было совершено вероломное нападение на Советский Союз.

Изменение в составе сил противника

С первых же дней войны, помимо вражеской авиации, на Черном море появились немецкие подводные лодки, которые в демонтированном виде или отдельными секциями транспортировались по Дунаю и затем собирались и довооружались на верфях Галаца. Начав в 1941 г. с трех-четырех лодок, немцы вынуждены были в последующем значительно увеличить их число, несмотря на общую недостаточность подводных лодок для блокады Англии или наших флотов на других театрах.

Дополнительные переброски подводных лодок на Черное море были вызваны тем, что немецкое командование вначале недооценило организованность, стойкость и выучку Черноморского флота, грубо ошиблось в расчете на быстрое окончание войны и поэтому предполагало обойтись относительно незначительными силами флота и, как на Балтике и на Севере, хотело решить все задачи главным образом при помощи авиации.

Однако система противолодочной обороны Черноморского флота, как базовая, так и эскадры и конвоев, оказалась достаточно действенной. Довольно скоро выяснилось, что помимо того, что немецкие лодки начали гибнуть, оставшиеся не всегда могли успешно действовать, так как часто загонялись под воду и нейтрализовались нашими охотниками, авиа-

---

[1] Доклад Председателя Государственного Комитета Обороны товарища И. В. Сталина на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями г. Москвы 6 ноября 1943 г. «Правда» № 275 от 7 ноября 1943 г.

цией и всеми другими средствами противолодочной обороны. Пришлось перебрасывать новые лодки из Германии, параллельно с чем началась транспортировка малых подводных лодок из Италии.

К концу первого года войны на Черном море уже приходилось иметь дело с подводными лодками под флагом Германии, Италии, Румынии. Количество их возросло настолько, что в отдельные периоды можно было одновременно засекать от 7 до 10 боевых единиц на позициях перед нашими базами или на коммуникациях Черноморского флота.

На фоне привычных исчислений в сотнях и тысячах, к которым приучает масштаб современной грандиозной войны, эти цифры на первый взгляд представляются незначительными. Но если принять во внимание ограниченные размеры всего Черноморского театра, исключить турецкие территориальные воды, затем учесть, что в водах румынского побережья и временно занимавшегося противником Крыма немцы использовали подводные лодки только эпизодически, то легко увидеть, что усилия вражеских подводников преимущественно локализовались на участке театра от Керченского пролива до Батуми. В этих условиях плотность развертывания подводных лодок противника оказывалась довольно высокой.

Условия базирования для неприятельских подводных лодок на Черном море были благоприятными, так как, помимо использования Констанцы и Сулины, противник с лета 1942 г. получил возможность действовать из передовых баз в Крыму. Для ремонта своих подводных лодок немцы, помимо верфей в Галаце, одно время использовали восстановленные цехи николаевских судостроительных заводов. Наличие румынской нефти избавляло противника от необходимости ограничивать операции из-за нехватки топлива.

Наконец, у противника была (и пока осталась) внутренняя водная магистраль—Дунай, по которой подводные лодки могут своим ходом подниматься на 800—900 км, когда стоянка в черноморских портах становится не совсем надежной из-за активности нашей авиации. Кроме того, германские подводники пользуются гостеприимством в болгарских базах Варна и Бургас, особенно после того, когда были потеряны базы в Крыму.

Главной задачей подводных лодок противника было и, очевидно, остается нарушение наших коммуникаций между портами Черного моря, причем атакуют они обычно оди-

ночно, но почти всегда взаимодействуя с разведывательной авиацией. Сейчас еще трудно сказать, по каким причинам (молодость командиров, неосвоенность театра или какие-нибудь другие), но результаты боевой деятельности этих подводных лодок далеко не отвечают намерениям германского командования и затраченным им усилиям.

Прежде всего мерилом искусства и смелости вражеских подводников является тот факт, что на наши боевые корабли они не рискуют выходить в атаку. *За три года войны потерь в наших боевых единицах от подводных лодок не было вовсе.* Частные потери Черноморского флота от подводных лодок относятся к транспортным судам, главным образом малого тоннажа, обычно плавающим без охранения, и притом эти потери наносились преимущественно в тех случаях, когда кто-нибудь из капитанов нарушал правила движения в опасной зоне. Таким образом частные потери относятся не столько к искусству противника, сколько к ошибкам некоторых командиров транспортов или конвоиров.

В настоящее время, когда противник потерял на Черном море все свои позиции и значительную часть сил, вопрос о подводной опасности для Черноморского флота все же не снимается, так как очевидно, что противник будет стараться использовать подводные лодки, пока не окажется окончательно разгромленным.

Вслед за подводными лодками на Черноморском театре войны начали появляться германские *торпедные катера*, а за ними и итальянские «Mas»[1]. Постепенно число их было доведено до нескольких десятков единиц, и противник, продвигая торпедные катера в передовые базы, захваченные на нашем побережье, использовал их в операциях на всем театре, включая также и кавказское побережье.

[1] «Motoscafi anti-Sommergibili» — противолодочные катера.

Рассчитывая на быструю и легкую победу, итальянцы не только не конспирировали, а даже афишировали свое участие в операциях на Черном море. Вот как повествовала газета «Джорнале д'Италия» 5 июля 1942 г. о переброске катеров: «Ввиду своих размеров торпедные катера не могли быть переброшены по железной дороге. Проблема была решена приспособлением специальных автотележек, которые тянули два тягача. С катеров были сняты гребные винты и все вооружение. Из Италии они были отправлены в конце марта месяца... За караваном шли арсеналы и мастерские. Несмотря на трудности, караван в четыре дня прошел 700 км, до-дойдя к Дунаю. Дальше на больших понтонах они буксировались до Галаца, где были приведены в боевую готовность».

Условия Черного моря вообще благоприятны для действий этого класса кораблей, и вражеские катера хотя и не имели особых боевых успехов, все же причинили немало затруднений черноморцам и заставили их всегда быть готовыми отразить атаку торпедных катеров и учитывать эту опасность во всех своих оперативных расчетах.

Но черноморцы могут отметить, что во всех боях с вражескими (как итальянскими, так и немецкими) катерами советские катера почти всегда выходят победителями, и поэтому противник от прямых встреч с ними обычно уклоняется; труднее *найти* вражеские катера, чем их уничтожить. Вражеские катерники ни разу не провели ни одной смелой операции против наших баз, в то время как черноморские катера и охотники отличились многими дерзкими атаками, например, такими, как при захвате Феодосии 29 декабря 1941 г., при прорыве в Новороссийский порт 10 сентября 1943 г. или при расстройстве немецкой эвакуации из Севастополя.

Боевая деятельность катеров противника сводится главным образом к коротким ударам (исключительно ночью) по нашим кораблям и конвоям, выслеженным днем авиацией, с немедленным отрывом и уходом в свои базы.

По этой причине успешность деятельности вражеских катеров оказалась весьма слабой, несмотря на то, что германские катера почти в три раза превосходят наши по размерениям и поэтому могут действовать в относительно свежую погоду и имеют бóльший оперативный радиус.

Немцы, а вслед за ними итальянцы очень рекламировали мнимые успехи своих торпедных катеров, которые на страницах фашистских газет «перетопили» грандиозное число советских боевых кораблей и торговых судов, во всяком случае в 2—3 раза превосходящее фактическую численность всего Черноморского флота. Приученные не удивляться этой своеобразной арифметике, черноморцы все же имели много веселых минут, когда узнали по радио и позже из немецких газет, что состоялось награждение золотыми медалями и железными крестами командиров катеров, которые якобы утопили крейсер «Красный Крым».

Газета «Фелькишер Беобахтер» так живописала об этом событии в номере от 6 августа 1942 г.:

«Советский крейсер, лишь недавно модернизированный, был потоплен катером, которым командовал старший лейте-

нант Леньяни, награжденный за это «Золотой медалью». Потопление советского крейсера является новым подтверждением выдающихся действий итальянских торпедных катеров, оперирующих в Черном море вместе с германскими и румынскими легкими морскими силами».

Особенно весело встретил это сообщение экипаж благополучно здравствующего крейсера «Красный Крым», который за отличную боевую деятельность и образцовое выполнение задач зачислен в число гвардейских кораблей.

Выход Италии из гитлеровской коалиции не изменил состава сил на Черном море, так как отказавшиеся воевать итальянцы были интернированы, а их корабли продолжали действовать, но уже под германским флагом.

Подводные лодки и торпедные катера, возможность появления которых на Черном море, так же как и авиации, всегда эвентуально учитывалась в мирное время, не внесли ничего принципиально нового в характер операций на этом театре. Новым оказалось *массовое применение противником быстроходных десантных барж и самоходных десантных паромов и понтонов.*

Первоначально созданные для обеспечения германского вторжения в Англию, эти суда были позже переброшены также по Дунаю в Черное море, а понтоны типа «Zibel» секциями привозились по железной дороге в Николаев, Геническ и Мариуполь, где их спускали на воду, собирали и вооружали. Если в первое время эти специальные суда были использованы преимущественно как транспортные—для питания войск в Крыму, в портах Азовского моря и, через Керченский пролив, на Таманском полуострове, то постепенно они (в разных вариантах вооружения) стали универсальными боевыми судами, используемыми для самых разнообразных задач.

Число их так сильно росло, что, несмотря на значительные потери, одно время наличие быстроходных барж возросло до сотни, а самоходных паромов—до 60 с лишним единиц.

Обладая значительной технической универсальностью (возможность приема и вывода из трюмов своим ходом танков, артиллерии с тягачами, автомашин и погрузки всех видов штучных и любых грузов в таре), высокой живучестью и мореходностью, эти суда благодаря различным видам вооружения постепенно от транспортных задач перешли к выполне-

нию многообразных боевых задач на море. Можно сказать не преувеличивая, что одно время эти полтораста десантных судов, прикрываемые авиацией, сделались основным боевым средством германского флота на Черном море по значимости выполняемых ими задач. Таким образом те средства, которые немцами предназначались первоначально против Англии, были использованы против Советского Союза.

Быстроходные баржи, вооруженные палубными и зенитными артиллерийскими установками, а также самосбрасывающими стеллажами для больших глубинных бомб, в ордере охранения еще до начала 1944 г. конвоировали германские транспорты вдоль Крымского побережья, охраняя их от наших подводных лодок. Иначе говоря, быстроходные баржи решали задачи сторожевых или эскортных кораблей.

Эти же баржи использовались противником в качестве минных заградителей; они ставили мины перед захваченными врагом портами в Керченском проливе и в Азовском море.

Те же баржи выполняли задачи канонерских лодок при противодействии нашим высаживающимся десантам, маневрируя на мелководье и за минными заграждениями, где они были неуязвимы для советских подводных лодок, миноносцев или крейсеров.

Конечно, это были «эрзатц» канонерские лодки и сторожевики, за неимением лучших, и поэтому они несли очень большие потери, особенно от действий черноморской авиации. Однако немцы, не имея другого выхода, упорно продолжают их использовать, затрачивая все больше сил на прикрытие и действуя лишь в ночное время и под берегом. Только один раз немцам пришлось отказаться от этих ограничений—при поспешной эвакуации остатков войск, разгромленных в Крыму.

Но принципиально важным является то, что *немцы ни разу не посмели эти специальные десантные суда* («F», «Zibel») *использовать для десанта.*

Противник вошел в Крым с севера, по суше, так же как на Таманский полуостров и на Северный Кавказ—через Ростов. Попытки подготовки десанта в Мариуполе и в Керчи для вторжения на Кубань каждый раз срывались мощными атаками нашей авиации по скоплениям высадочных средств, и каждый раз эти превентивные удары полностью себя оправдывали и срывали германские планы.

Много упорных боев и разнохарактерных операций еще предстоит провести Черноморскому флоту, но можно с уве-

ренностью сказать, что вряд ли уцелевшие десантные суда германского флота будут использованы по прямому назначению, т. е. для десанта, так как сейчас они применяются преимущественно для эвакуации.

Война в воздухе

Боевые действия против Черноморского флота открыла вражеская авиация. Значительное число германских эскадрилий, начав работать с румынской территории, по мере продвижения фронтов на восток переносило свое базирование на аэродромы южной Украины и Крыма, а позже и Северного Кавказа. Вскоре после вторжения на юге уже действовал германский «четвертый воздушный флот»[1], усиленный специальными соединениями самолетов, подготовленными для непосредственного взаимодействия с морскими силами, т. е. торпедоносцами, минными заградителями («Не-111»), гидросамолетами (Арадо, Дорнье) и другими.

Вслед за самолетами со свастикой начали появляться над морем «капрони», «кант» и «макки» с fasces[2] на крыльях, перебрасываемые из Италии.

Противник проявил значительную маневренность авиационных сил и в тяжелые для него периоды перебрасывал по воздуху подкрепления как из Германии, так и со Средиземноморского театра. Так, в период борьбы за Севастополь летом 1942 г. в дополнение к действовавшей в Крыму немецкой авиации для усиления морской и воздушной блокады главной базы Черноморского флота были переброшены соединения торпедоносцев с о. Крит (что было подтверждено пленными летчиками сбитых самолетов).

Внезапность вторжения, значительное число сил, выделенное для действий над Черным морем, и маневрирование авиацией с других театров давали врагу длительное время численное превосходство в воздухе. Однако это *численное превосходство никогда не давало противнику оперативного превосходства.*

Как ни трудно было нашей авиации флота и фронта работать с временных аэродромов, отодвигаемых на восток об-

[1] Имевший на вооружении преимущественно «Ju-88», «Ju-87», «Me-109» и «Me-110».

[2] Пучок розог с секирой, носившийся ликторами древнего Рима. Этот символ, принятый итальянскими фашистами, использовался ими в виде отличительного знака для самолетов, танков и кораблей.

щим ходом военных действий, с первых дней войны выяснилось, что тактика и воздушное мастерство советских летчиков оказались выше, несмотря на то, что противник имел уже двухлетний опыт современной войны. Материальная часть новых типов наших самолетов и особенно их вооружение оказались не хуже немецких и тем более итальянских, хотя некоторым нашим летчикам еще приходилось летать на самолетах старых типов. Наконец, моральные качества советских летчиков, готовых драться с захватчиками в любых условиях, в любом числе, драться до победы, оказались неизмеримо выше, чем у врага.

Все это привело к тому, что, несмотря на первоначальное численное превосходство, потери вражеской авиации неизменно превосходили наши потери как на земле, так и особенно при столкновениях в воздухе. Никогда наша авиация *не прекращала выполнения своих активных задач*, даже в тех случаях, когда каждый черноморский летчик знал, что в данном направлении придется встретиться с противодействием в два или три раза превосходящих сил.

Когда кольцо многомесячной осады, последовательно сжимаясь, лишило Севастополь всех внешних аэродромов базы, черноморцы организовали новые площадки внутри осадного кольца и продолжали работать под обстрелом 150-мм германских орудий, причем непосредственно вслед за взлетавшим самолетом шли катки, выравнивавшие взлетную полосу, вспаханную снарядами.

Когда же осаждающие части подошли вплотную к городу и последний аэродром уже был под огнем полевой артиллерии немцев, черноморская авиация продолжала наносить удары по вражеским войскам, действуя с аэродромов Таманского полуострова и Северного Кавказа.

Это был единственный случай, когда немцам удалось добиться на короткий срок местного господства в воздухе над одним пунктом, и только потому, что их истребители действовали с аэродромов, расположенных вокруг объекта, а советские истребители уже не могли доходить до Севастополя из-за отдаленности своих площадок. Несмотря на это, наши бомбардировщики, связные и транспортные самолеты действовали по ночам до тех пор, пока с последним бойцом, оставившим Херсонесский полуостров, его оставил последний самолет, взлетевший уже под пулеметным огнем германских частей.

Противник всемерно старался использовать особые преимущества базирования своей авиации на Крымском полуострове, который занимает командующее положение на всем театре Черного моря, и действовать отсюда не только против кавказских баз флота, вплоть до Батуми, но и в глубь советского Закавказья.

По мере численного роста советской авиации и усиления ее новыми, более совершенными типами самолетов, по мере накопления боевого опыта и изучения приемов противника, а также по мере роста потерь вражеской авиации, в воздухе неизбежно произошло то, что произошло в море и на суше: *от наступления немцы вынуждены были перейти к обороне.*

И по сей день германская авиация изредка бомбардирует базы, ставит мины, пытается атаковать наши аэродромы, штурмует наступающие десантные части и наносит удары по нашим конвоям или десантным и высадочным средствам, т. е. еще использует все активные формы борьбы. Однако это уже только формы активной обороны, сильно отличающиеся как по масштабу, так и по напряжению от воздушных операций 1941 и 1942 гг. Цель их уже не в том, чтобы поддержать вторжение, а в том, чтобы задержать наше наступление, не в том, чтобы расстроить наши коммуникации, а в том, чтобы сохранить свои коммуникации, причем уже не столько для питания своих войск, сколько для эвакуации награбленного и спасения кадров.

Черноморцы возвращаются на свои старые аэродромы[1], последовательно продвигаются вперед и восстанавливают оперативный радиус своего воздействия в глубину вражеской системы базирования.

Действия противника в воздухе, так же как и на море, в 1944 г. носят все черты современного германского плана: выиграть время и возможно дольше затянуть войну. Другой, более активной цели германское командование, очевидно, не может себе ставить после разгрома у Сталинграда и последующих непрерывных поражений, приведших немецкую армию к «второму Сталинграду» в районе Корсунь-Шевченковский, разгрому под Ленинградом, на юге Украины и, наконец, в Крыму. На решение этой оборонительной задачи немцы,

---

[1] Аэродромы эти сохранились только как географические пункты, и их целиком приходится создавать заново.

в предвидении общей катастрофы, вынуждены отдавать все свои силы и средства.

«Гитлеровские разбойники, видя приближение своей гибели и неизбежность возмездия за все чудовищные злодеяния, совершенные ими на нашей земле, сопротивляются с яростью обреченных»[1]. Вот почему, хотя масштаб воздушных операций на Черноморском театре относительно сократился, упорство германских летчиков в боях и операциях остается на высоком уровне, несмотря на очень большие потери.

Особенно наглядно это проявилось в те дни, когда германские и румынские части оказались блокированными на Крымском полуострове и отрезанными от основной группировки, откатывавшейся на запад за Днестр и Прут.

Причина этого упорства кроется в том, что, помимо тяжести потери захваченной территории с богатейшими ресурсами и выгодного плацдарма для базирования своих сил, противник старался насколько возможно *задержать использование Крыма нашими воздушными и морскими силами.*

Дело в том, что немцы (и румыны) хорошо помнят, что из Крыма был нанесен 9 октября 1941 г. первый мощный удар черноморских летчиков по нефтеносному району Плоешти[2]; вылетев отсюда же, черноморцы разрушили знаменитый железнодорожный мост через Дунай у Черновод, т. е. тот единственный мост, который связывает Добруджу с хинтерландом и по которому проложен нефтепровод на Констанцу; оперируя из того же Крыма, наши морские и воздушные силы держали под постоянной и смертельной угрозой все базы и коммуникации врага в западной части Черного моря.

Вот почему борьба за Крым проходила с таким ожесточением и упорством на суше, на море и в воздухе.

Памятуя об указаниях Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина о необходимости непрерывного совершенствования своего боевого мастерства, тактики и искусства управления в бою и операции, черноморцы создали плеяду мастеров воздушного боя, Героев Советского Союза, и замечательные минные и торпедоносные части, многие из которых удостоены звания гвардейских или краснознаменных.

---

[1] Приказ Верховного Главнокомандующего № 16 от 23 февраля 1944 г. «Правда» № 46 от 23 февраля 1944 г.

[2] Первый налет союзной авиации на Плоешти был выполнен значительно позже — 1 августа 1943 г.

Черноморская авиация в оперативном смысле стала универсальной, так как научилась взаимодействовать как с флотом, так и с фронтом в самых сложных формах современной войны.

В критические дни борьбы за Кавказ можно было видеть гидросамолеты Черноморского флота, бомбардирующие германских и австрийских егерей на снежных перевалах Главного Кавказского хребта. Сейчас такие эпизоды отошли в прошлое, но школа осталась, и эта школа позволила успешно решать те задачи, которые поставила перед черноморской авиацией борьба за Крым, за освобождение Севастополя и за уничтожение на воде эвакуирующихся немцев в апреле и мае 1944 г.

Уроки обороны Одессы и Севастополя

О героической обороне Одессы и Севастополя знает не только весь Советский Союз, но и наши друзья во всем мире. Современная история этих городов-героев наряду со Сталинградом и Ленинградом будет длительное время предметом специального изучения многих исследователей. Память об этих событиях увековечена учреждением специальных медалей, которые с гордостью носят моряки—участники этих славных дел.

Долго будут помнить Одессу и Севастополь и наши враги, оплакивая сотни тысяч трупов своих отборных солдат, уложенных при наступлении под стенами этих городов, а также внутри их при попытках противника удержать эти базы.

Для целей настоящего оперативного очерка об участии Военно-Морского Флота СССР в Великой отечественной войне важно отметить два урока, вытекающие из этой эпопеи применительно к некоторым итогам боевой деятельности Черноморского флота.

1. *Оборона приморских баз имела огромное значение для общего положения фланга армии.*

Быстро организованная круговая оборона Одессы заставила остановиться правый фланг наступающих германо-румынских сил и после срыва ускоренной атаки вынудила их выделить специальную группировку для захвата этой базы. Когда же провалились с громадными потерями для наступающих первые штурмы, отбитые сплоченным гарнизоном из приморских частей Красной Армии и моряков, поддерживаемых флотом и воздушными силами, противнику пришлось

отвлечь к Одессе еще несколько дивизий, усиленных тяжелым вооружением и авиацией, для организации планомерной осады.

Таким образом в непродолжительный срок вокруг Одессы противником было сконцентрировано 17 румынских дивизий, которым позднее пришлось придать еще 3 дивизии и одну бригаду, что в сумме составляло около 50% всей румынской армии.

Тем временем правый фланг вражеского фронта, отставая от частей, наступавших севернее, оторвался от осадной армии и продвинулся на восток, вынужденно оставив у себя в тылу наш мощный узел обороны.

Хорошая организация сил и средств, находившихся в пределах Одесского оборонительного района, включая гражданское население и местную промышленность, прекрасное взаимодействие всех частей гарнизона, объединенных единым командованием, а главное—исключительная храбрость и патриотизм защитников города—все это позволило в короткий срок стабилизировать положение на осадном контуре, после чего Одесса превратилась в своеобразную мясорубку для румынских войск.

Перемалывание румынских частей продолжалось свыше двух месяцев и даже по умеренным подсчетам самого Антонеску дало до 20 000 убитых, 76 000 раненых и 15 000 пропавших без вести. Фактические потери румын были значительно бо́льшими.

Одесса показала прекрасные образцы *активной обороны*, так как гарнизон ее не довольствовался только отражением вражеских атак, а непрерывными вылазками, контрударами или высадками тактических десантов в тыл осаждающей армии взламывал позиции противника и периодически заставлял его откатываться на различных секторах с большими потерями в людях и технике.

В то же время Черноморский флот, выделив из своего состава соответствующие маневренные отряды кораблей, решал задачи непосредственной поддержки флангов Одесского оборонительного района успешным огнем корабельной артиллерии по осадным позициям и батареям и вел успешную борьбу с морской блокадой противника для обеспечения коммуникации Одессы с Крымом, т. е. для подвоза питания защитникам города и вывоза раненых и населения, не связанного с обороной.

Немцы, дабы подогреть боевой пыл румын и ускорить развязку, обещали им нашу прекрасную Одессу в вечное пользование, так как непредвиденная задержка сказывалась весьма ощутительно на положении фронта. Помимо того, что с фронта было отвлечено до двадцати дивизий со средствами усиления и часть авиации, очень осложнялся для наступающих армий вопрос с транспортом—как сухопутным, так и морским.

До тех пор пока Одесса оставалась в советских руках, исключалась возможность питания приморского фланга германской армии при помощи морского транспорта из Сулины через Николаев или Херсон. Единственная прибрежная железнодорожная линия также проходила через Одессу и, следовательно, была закрыта для оккупантов.

На рис. 7 видно, что Одесса оборонялась до тех пор, пока вражеские части к началу октября не проникли в глубь южной Украины до Мариуполя и, прорвав перекопские позиции, не подошли к ишуньским, угрожая вторжением в Крым. Последнее обстоятельство было решающим, когда Верховное Командование дало приказание об эвакуации гарнизона Одессы. В это время в самой Одессе положение было вполне прочным. Еще 2 октября частями Одесского оборонительного района был нанесен румынам мощный удар, от которого они так и не опомнились до оставления нами города. Но угроза Крыму и, в частности, Севастополю ставила одновременно под удар морскую коммуникацию Одессы, что могло крайне затруднить положение героических защитников, ведших неравную борьбу с численно превосходящим противником и с честью выполнивших свою задачу.

Вот почему, вполне владея обстановкой как на суше, так и на море и в воздухе, части Одесского оборонительного района начали по ночам скрытную эвакуацию запасов, ценностей, тылов, а затем, использовав маскировку и дезинформацию, мастерски оторвались от противника и вышли из Одессы морем, причем арьергарды отходили на последних кораблях ночью 16 октября. В сообщении Совинформбюро от 17 октября 1941 г. так оценивается эта операция по эвакуации войск из Одессы:

«Организованная Командованием Красной Армии в течение последних 8 дней эвакуация советских войск из Одессы закончилась в срок и в полном порядке. Войска, выполнив свою задачу в районе Одессы, были переброшены нашим



Рис. 7. Положение южного фланга фронта в 1941—1942 гг.

морским флотом на другие участки фронта в образцовом порядке и без каких-либо потерь».

Своевременность и целесообразность этого маневра становятся совершенно очевидными, если вспомнить следующие даты и факты. 17 октября части одесского гарнизона выгрузились в Севастополе для усиления состава его защитников, а уже 5 ноября произошли первые столкновения с передовыми немецкими отрядами, прорвавшимися через Симферополь и Бахчисарай к Бельбекской долине.

Напуганные румыны так и не посмели приблизиться к внезапно опустевшей Одессе до тех пор, пока утренняя авиаразведка не показала им транспорты и корабли, удалявшиеся к берегам Крыма. Но тут же надо отметить, что эвакуация, так же как и реализация всего плана обороны Одессы, были успешно осуществлены потому, что ее морские коммуникации полностью обеспечивались Черноморским флотом.

Тот же стратегический план, но еще более полно и в значительно большем масштабе был повторно осуществлен при обороне Севастополя.

Этот замысел заключался в том, чтобы упорной и активной обороной сковать численно превосходящие силы противника и тем самым отвлечь их с фронта на возможно более длительный период в процессе борьбы за Севастополь, преследуя цель измотать и обескровить врага, заставить его терять не только технику и людей, но и время для замедления общего темпа операций и расстройства планов наступления на фронте. Пользуясь превосходством наших сил на море, предусматривалось оборону осажденного города также обеспечивать морской коммуникацией.

Эта же идея была заложена в оборону Ганге на Балтике, но наиболее полное ее осуществление выпало на долю славного Севастополя.

Здесь, под Севастополем, была задержана на 8 месяцев 200-тысячная армия Манштейна с 450 танками, 900 самолетами, 1 330 орудиями и 720 минометами, и не только задержана, но и перемолота[1] вместе со значительной частью

---

[1] Состав осадной германской армии доходил до 200 000 чел. По мере тяжелых потерь она пополнялась маршевыми батальонами и новыми германскими и румынскими частями. К третьему наступлению состав этой армии увеличился до 300 000 чел. В результате трех больших наступлений немцы имели к концу восьмого месяца боев общие потери в 300 000 чел.

пополнения, а остатки ее были деморализованы пирровой победой.

На том же рис. 7 видно, как последовательно Одесса, а затем Севастополь замедляли продвижение приморского фланга германской армии на южном фронте и, в частности, в направлении на Ростов. Конечно, это замедление определялось ходом событий на главном направлении, но в то же время и тем, что в Крыму завязла на восемь месяцев крупная немецкая группировка войск, которая потребовала громадного расхода людей и техники, не предусмотренного германскими планами.

Еще в процессе осады из захваченных документов и показаний пленных стало известно, что первый раз из Берлина было категорически предписано «покончить с Севастополем» к 1 ноября 1941 г., хотя в этот момент германские части были только на подходе к нему. Но как этот, так и назначавшиеся последующие сроки падения Севастополя многократно проваливались, так как советский патриотизм и отвага бойцов Красной Армии и Черноморского флота, на этот раз умноженные опытом организации обороны Одессы, делали чудеса, которые удивили весь мир.

Вторая мировая война дала много примеров обороны баз флота, при захвате которых главный удар наносился с суши (Гонконг, Сингапур, Бизерта и др.), однако ни один из этих примеров не похож ни на оборону Одессы, ни тем более на оборону Севастополя, несмотря на то, что против наших баз действовал противник более сильный и более опытный. Можно было бы привести много аргументов для доказательства этого положения, однако достаточно напомнить, *что 16 километров, отделявших передний край обороны от города (на центральном участке), немцы преодолевали 8 месяцев.*

В Севастополе окончательно была выработана и проверена в тяжелых испытаниях организация управления тактическим и оперативным взаимодействием всех родов войск Красной Армии с морской пехотой, с артиллерией береговой обороны и кораблями, с морской авиацией и ПВО, организация взаимодействия штабов, тылов, а также органов гражданского управления, во всем сложном комплексе условий ведения современной войны.

Защитники Севастополя, верные памяти адмирала Нахимова и его сподвижников, дали классический и непревзой-

денный образец активной обороны базы флота, пример патриотизма и храбрости советского народа.

Помимо этого, надо помнить, что оборона этого города и ценной базы не была самоцелью, а сыграла значительную роль в ходе отечественной войны. Значение севастопольской обороны выражено в следующих словах сообщения Совинформбюро:

«Военное и политическое значение Севастопольской обороны в Отечественной войне советского народа огромно. Сковывая большое количество немецко-румынских войск, защитники города спутали и расстроили планы немецкого командования. Железная стойкость севастопольцев явилась одной из важнейших причин, сорвавших пресловутое «весеннее наступление» немцев. Гитлеровцы проиграли во времени, в темпах, понесли огромные потери людьми»[1].

2. *Оборона Одессы и Севастополя в обоих случаях дополнялась борьбой с морской блокадой противника.*

Желая ускорить падение осажденной базы и сократить свои огромные потери на берегу, германское командование упорно старалось лишить сперва Одессу, а затем и Севастополь сообщений с «Большой землей», т. е. удушить их голодом, нехваткой людей, нехваткой боепитания. Теми средствами, которыми располагал противник на море и в воздухе, он организовал весьма действенную систему комбинированной блокады, которая получила особенно полное развитие при борьбе за Севастополь.

Непрерывная разведка освещала район моря от Крыма до кавказских берегов. Систематическая бомбардировка наших портов и дозор подводных лодок на выходных фарватерах ставили под угрозу корабли, находившиеся под погрузкой или выгрузкой и выходившие из порта или возвращавшиеся туда. На это же была целеустремлена минная война. Из 150 специально выделенных для морской блокады немецких бомбардировщиков и торпедоносцев часть непрерывно дежурила на приморских аэродромах Крыма, и ожесточенно атаковала советские корабли на переходе. Были случаи, когда корабли на пути к Севастополю подвергались нападению до 90 самолетов, сбрасывавших до 300 бомб.

При подходе к крымским берегам блокадопрорыватели попадали в зону патрулирования малых подводных лодок и

---

[1] Сообщение Совинформбюро от 4 июля 1942 г.

торпедных катеров, базировавшихся на Феодосию, Ялту и позже на Балаклаву. Но пройдя последнюю блокадную линию, корабль должен был считаться с 150-мм дальнобойной артиллерией противника, своим огнем перекрывавшей вход в севастопольские бухты.

Таким образом блокада была комбинированной (морская, воздушная, подводная, минная), очень интенсивной, и напряжение ее последовательно возрастало из месяца в месяц.

Систематические прорывы блокады противника под Севастополем, протекавшие почти всегда с боем, были самыми трудными и самыми славными делами корабельного состава Черноморского флота в этот период войны.

Только правильные оперативные расчеты, использование темного времени суток и дымовых завес, прикрытие своей авиации, тактическое искусство командиров и беспримерная отвага и упорство черноморцев дали им возможность систематически прорывать блокаду и не только питать осажденный город, но и вывозить из него раненых.

Наряду с классическими и всем известными методами решения аналогичных задач черноморцы вырабатывали новые тактические и технические приемы, использовали новые средства и прибегали к различным ухищрениям, лишь бы наносить противнику максимальные потери и в то же время самим по возможности избегать их.

Когда обстановка настолько осложнилась (главным образом из-за сокращения темного времени суток), что использование транспортов стало нецелесообразным, были привлечены для выполнения транспортных задач, помимо авиации, боевые корабли всех классов, включая подводные лодки[1].

Эти уроки не прошли даром и, помимо длительной и решающей помощи Севастополю, обогатили морской, тактический и оперативный опыт Черноморского флота.

С проблемой блокады, но уже в позитивной ее форме, т. е. *с организацией взаимодействия блокирующих сил* при

[1] Американцы во время борьбы за Филиппины в апреле 1942 г. использовали подводные лодки для вывоза ценностей с блокированного острова Коррехидор; англичане в тяжелые дни Мальты питали ее также с помощью подводных лодок. Но черноморцам принадлежит приоритет систематического использования большого числа подводных лодок для транспортных задач, включая доставку не только боевых материалов, но и горючего для обеспечения действий авиации.

попытках противника поддерживать коммуникацию сквозь эту блокаду, черноморцам пришлось познакомиться на практике в тот период, когда немцы, отрезанные с суши в Крыму, вынуждены были подвозить пополнения и боезапас морем, а затем эвакуировать тем же путем остатки разбитых частей под Севастополем[1].

Новороссийск и битва за Кавказ

Как ни тяжел был для Черноморского флота период борьбы за Севастополь, а позже за Керчь и Таманский полуостров, все же критическими днями для него были дни «битвы за Кавказ».

Летом 1942 г., воспользовавшись отсутствием второго фронта в Европе, «немцам и их союзникам удалось собрать все свои свободные резервы, бросить их на восточный фронт и создать на одном из направлений большой перевес сил»[2]. Одновременно с главным ударом на Сталинград немцы форсировали реку Дон на широком фронте и, захватив Кубань, устремились к нефтеносным районам Грозного, а также к горным перевалам Главного Кавказского хребта с тем, чтобы в последующем выйти к Баку и в Закавказье.

Вот как писала об этом периоде войны «Правда» в передовой статье по поводу учреждения медали «За оборону Кавказа»:

«Немцы рвались к Волге и рвались на Кавказ. Им удалось проникнуть в предгорья Кавказа. Грозная опасность нависла над народами его. Это была опасность для всей нашей страны. Советской нефтью немцы хотели питать свою разбойничью войну. Они рассчитывали разжечь национальную вражду между народами Кавказа, чтобы вклиниться в великое единство советского народа и нарушить патриотическое его согласие»[3].

Правый фланг германской армии, пробившийся на Северный Кавказ, вышел к Черному морю в районе Цемесской бухты, и 10 сентября 1942 г. после исключительно ожесточенных боев немцам удалось захватить Новороссийск. Однако дальше противник не мог двинуться ни на шаг, остановленный на восточной окраине города и порта, между цементными

---

[1] Об этом сказано далее, в разделе «Борьба за Крым и Севастополь».

[2] И. Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза. Госполитиздат, 1943, стр. 62.

[3] «Правда» № 107 от 3 мая 1944 г.

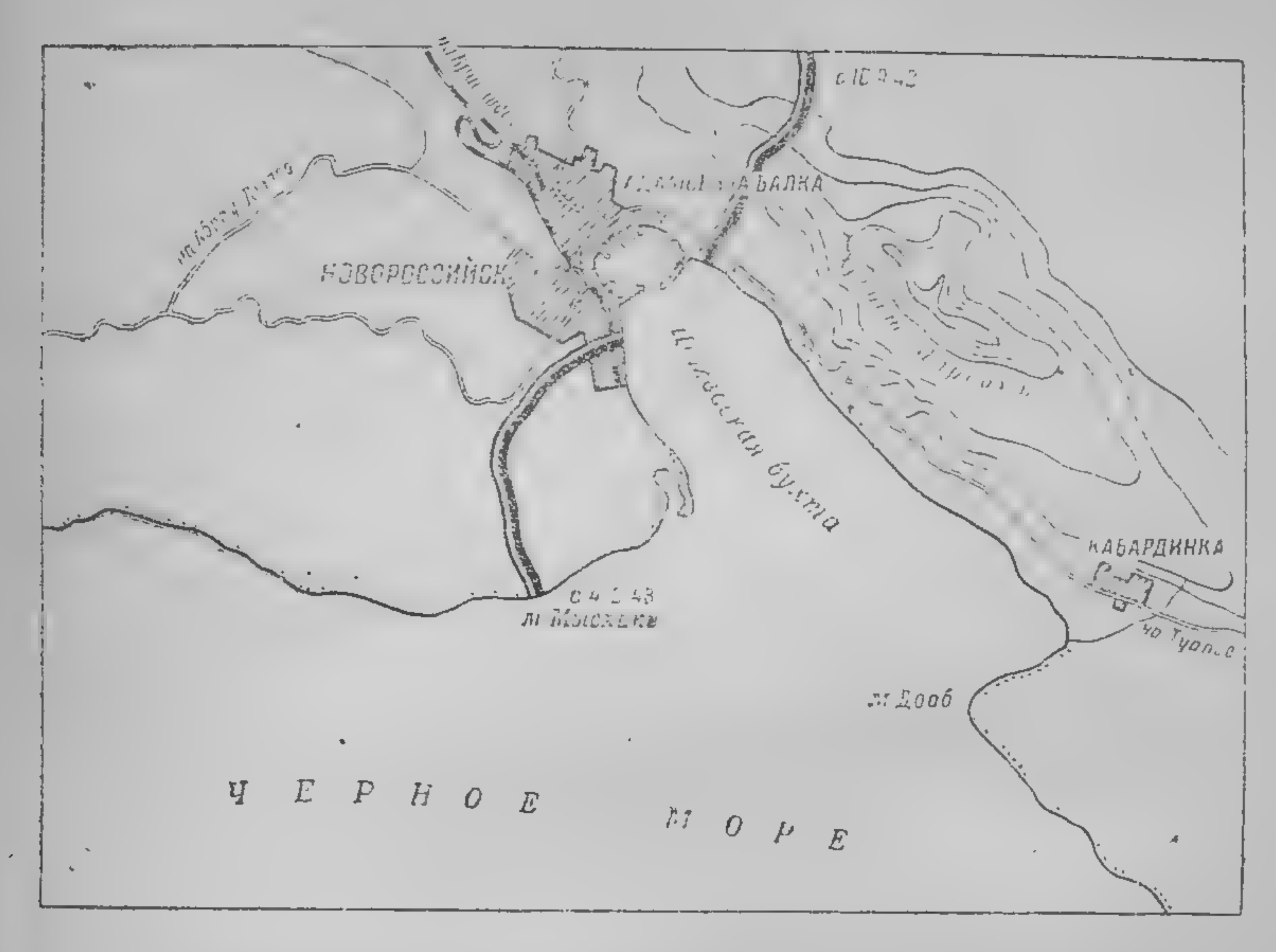


Рис. 8. Положение фронта у Новороссийска с 10 сентября 1942 г. по 16 сентября 1943 г.

заводами, в районе Адамовича Балка. Единственная приморская дорога на Туапсе проходит именно здесь, но, несмотря на все усилия врага, эти ворота на юг Красная Армия и моряки Черноморского флота так прочно заперли, что в течение года, вплоть до момента своего разгрома, немцы так и не смогли ничего добиться на этом направлении.

Географическая карта Советского Союза запятнана районами варварской оккупации, которые с востока обведены незримым (но очень ощутимым на местности следами пожарищ, кладбищ и руин) контуром, обозначающим предел, до которого докатывались полчища убийц и грабителей. На этой исторической черте стоит памятником славы великий Сталинград.

Так вот правый (южный) конец этой линии упирается в Черное море, в гавани Новороссийска, где противник топтался целый год и откуда начал свое поспешное отступление, чтобы не отстать от бегущего фронта после разгрома 6-й армии под Сталинградом.

В то время мало кто знал, что восточный берег Цемесской

бухты, начиная от ворот Новороссийской гавани, оставался все время в советских руках, что дозор черноморских кораблей и береговые батареи флота заперли вход в бухту и что противник так и не смог никогда использовать этот прекрасный порт. Не только военные корабли или транспорты противника, но даже *ни один немецкий катер никогда не вошел и не вышел из Новороссийской гавани или бухты.* Питание вражеского гарнизона шло по суше через Анапу или Тамань, а ближайшими базами вражеского флота были Керчь и Феодосия.

В самом городе, пристрелянном советской армейской и морской артиллерией с окрестных горных позиций, немцы рисковали ходить только по «теневой» стороне кварталов, делая перебежки на перекрестках, оставляя передвижение частей и машин на ночное время. Морские команды, привезенные по суше из Германии, занимались только тем, что устанавливали боновые заграждения при входе в гавань и огневые точки на всех молах и причалах, с тревогой ожидая нашей атаки с моря.

Именно это прочное закрепление советских частей на окраине города, невозможность использовать порт под военно-морскую базу, а также замедление общего плана вторжения на Кавказ заставили немцев искать нового решения в обходном движении с тем, чтобы обойти Цемесскую бухту и выйти к морю через горные перевалы в районе Туапсе, Сухуми или Поти.

Пока противник пытался наступать от Новороссийска вдоль берега, Черноморскому флоту ничего особенного не угрожало, так как с авиацией, подводными лодками и торпедными катерами противника черноморцы успешно дрались в порядке повседневной боевой деятельности, описанной выше. Но как только германские части начали пробиваться с севера, по долине реки Туапсинки, к морю и показались на юго-западных склонах некоторых перевалов, все существование Черноморского флота было поставлено под угрозу.

Никакой флот не может существовать без баз. Система базирования создается годами и стоит колоссальных затрат.

К этому времени основные базы Черноморского флота были потеряны и оставались для использования только торговые порты Туапсе, Поти и Батуми, на скорую руку приспособленные для стоянки боевых кораблей, но никогда не имевшие никакой сухопутной обороны. К тому же местные

географические условия совершенно не благоприятствовали обороне их с тыла, так как все эти порты лежат у подножья отрогов и контрафорсов нависающих над ними горных хребтов.

Все черноморцы отлично понимали значение создавшейся угрозы флоту, и еще раз матросские бушлаты замелькали на суше, но уже в горах абхазской и грузинской земли, а морские летчики не только на колесных машинах, но и на гидросамолетах, как тогда говорилось, «работали на перевалах».

Уже немцы злорадно предвкушали большую победу и писали в газетах о предстоящем размещении своих раненых в сочинских санаториях и о возможных затруднениях с вывозом нефти из Батуми непосредственно в Германию (через Сулину по Дунаю) ввиду недостаточности танкеров. В это же время турецкая печать начала гадать о судьбе Черноморского флота, причем речь шла только о двух вариантах: придет ли советский флот интернироваться в порты Турции или будет затоплен своими командами. Сторонники второго варианта вспоминали о затоплении Черноморского флота в 1918 г. под Новороссийском.

Но никто из них не подумал о третьем варианте—о разгроме немцев и изгнании их не только с Кавказа, но и за пределы нашей страны. Никто из этих «гадалок» не знал, что в самый критический для себя период Черноморский флот вместо подготовки к затоплению усиленно ремонтировал корабли и готовился по общему плану Верховного Главнокомандующего к наступлению, скрытно, по ночам перевозил войсковые части вдоль кавказского побережья, помогал накапливать силы и средства для решающего удара левого фланга Закавказского фронта.

«Только запах кавказской нефти почуяли немцы, а нефть им не далась. Красная Армия, народы Кавказа остановили гитлеровскую орду, измотали ее в оборонительных боях и затем могучим ударом выбросили из кавказских предгорий»[1].

После ликвидации непосредственной угрозы для Туапсе черноморцы совместно с частями Красной Армии в результате упорного боя 4 февраля 1943 г. высадили десант к западу от Новороссийска, в районе Мысхако, где, закрепившись,

[1] «Правда» № 107 от 3 мая 1944 г., передовая статья.

создали плацдарм (так называемая «Малая земля»), угрожавший Новороссийску клещами.

Когда же противник после сталинградской катастрофы покатился на запад, Красной Армией последовательно были очищены Северный Кавказ и Кубань, а линия фронта у Новороссийска начала разворачиваться на север, продолжая упираться в ту же Балку Адамовича. Германское командование всеми силами цеплялось за этот район, прикрывая отход разбитых армий сперва на Таманский полуостров, а затем и в Крым. 16 сентября 1943 г. приказ Верховного Главнокомандующего возвестил: «Войска Северо-Кавказского фронта во взаимодействии с кораблями и частями Черноморского флота в результате смелой операции ударом с суши и высадкой десанта с моря после пятидневных ожесточенных боев, в течение которых разгромлены 73 пехотная дивизия немцев, 4 и 101 горно-стрелковые дивизии немцев, 4 горнострелковая дивизия румын и портовые команды морской пехоты немцев,—сегодня, 16 сентября, штурмом овладели важным портом Черного моря и городом *Новороссийск*»[1].

С этого дня началось последовательное очищение побережий Азовского и Черного морей от врага, которое привело к 10 мая 1944 г. к полному освобождению всех советских баз и портов, кроме расположенных на Дунае, очередь которых не за горами.

Черноморские десанты

Больше всего активный дух черноморцев сказался в десантных операциях различного типа, неоднократно проводимых ими с первых дней войны. Десантная операция по своему существу есть наступательная операция и относится к наиболее трудному и сложному виду боевых действий, выполняемых в современных условиях комбинированными силами армии, флота и авиации. На Черном море обстановка сложилась так парадоксально, что *стратегически наступавшие немцы ни разу не рискнули на выполнение десантной операции*, несмотря на наличие превосходных высадочных средств, а *оборонявшийся Черноморский флот, начиная с первых дней войны, произвел несколько десятков крупных и мелких десантов на берега, захваченные и обороняемые врагом.*

---

[1] Приказ Верховного Главнокомандующего от 16 сентября 1943 г. «Правда» № 231 от 17 сентября 1943 г.

Первая десантная операция, проведенная на Черном море, относится еще ко времени обороны Одессы. Она имела целью ослабить нажим численно превосходящих румынских сил в восточном секторе, откуда противник беспокоил одесский порт обстрелом дальнобойной артиллерии. Поэтому в ночь с 21 на 22 сентября 1941 г. скрытно от врага был посажен в Севастополе и высажен в районе Григорьевки тактический десант моряков, который ударил в тыл румынской осадной армии одновременно с наступлением частей гарнизона с фронта на этом направлении.

Высадка с боевых кораблей под прикрытием крейсеров и миноносцев была настолько внезапной и стремительной, а взаимодействие с поддерживающими огнем кораблями и авиацией настолько четким, что фланг противника, упиравшийся в берег, был смят. При этом было уничтожено до 6 000 румын и захвачено много материальной части и... сапог. Уцелевшие румыны побежали, для облегчения маневра сбрасывая на ходу сапоги[1]. Задача была полностью решена, так как противник, оправившись, вынужден был укрепиться на более дальнем рубеже, откуда не мог обстреливать одесскую гавань.

После этого черноморцы много раз успешно высаживали десанты тактического порядка на территории занятого Крыма (особенно в районе Керченского пролива) и на берегах Азовского моря, Таманского полуострова и под Новороссийском. Таких десантов, главной целью которых было обходным маневром через море и ударом во фланг или тыл неприятельской приморской группировки оказать непосредственное содействие Красной Армии, уже насчитывается более двух десятков (несколько раз под Керчью, затем под Таганрогом, Мариуполем, Темрюком, Анапой, Соленым озером и т. п.).

Наряду с тактическими десантами Черноморский флот выполнил несколько высадок оперативного масштаба для захвата баз противника или создания плацдарма на занятом немцами берегу с целью развития последующего наступления армии или флота. К таким операциям относятся

---

[1] Военные историки, возможно, отметят более раннюю дату, когда румынская армия впервые побежала, скидывая на ходу сапоги для ускорения маневра. На основе имеющихся донесений наших командиров, это событие впервые отмечено утром 22 сентября 1941 г. на приморском фланге Южного фронта, в районе Чабанка — Дофиновка.

захват Феодосии и Керчи в 1941 г., захват Мысхакского плацдарма в феврале 1943 г., захват Новороссийска в сентябре 1943 г. и, наконец, высадка и последующая переброска на Керченский полуостров Отдельной Приморской армии со всеми тылами в процессе подготовки операции по очищению Крыма весной 1944 г.

Все эти операции имеют следующие общие черты:

1) почти всегда высадки сопровождались ожесточенными боями с сильно укрепившимся противником и, несмотря на это, были успешными;

2) большинство десантов в силу общеоперативной обстановки приходилось производить осенью, зимой или весной в условиях штормовых погод;

3) при этом черноморцы вынуждены были использовать не специальные десантные суда, а рыбачьи боты, катера и сейнера, что значительно затрудняло технику высадки, особенно тяжелого оснащения армейских частей;

4) во всех случаях тактические десанты выполнялись морской пехотой или специально сформированными командами моряков; в больших операциях моряки были «первым броском» общевойскового десанта.

Когда обстановка на Черном море полностью изменилась и враг покатился на запад, естественно, что Черноморский флот использовал накопленный опыт и славные традиции десантников для того, чтобы обеспечивать продвижение приморского фланга армии, когда последний упирался в сильные оборонительные узлы, расположенные на берегах Черного моря или его лиманов.

Так было при штурме Николаева, когда 28 марта войска 3-го Украинского фронта после упорных боев заняли этот областной город Украины, крупнейший порт, один из центров нашего судостроения, который с исключительным ожесточением защищали германские войска. В этих боях на левом фланге наступающих войск доблестно действовала при форсировании лимана та самая морская пехота, которая училась обходить десантами германские фланги еще на Азовском море [1].

Так было 31 марта, когда «войска 3-го *Украинского* фронта... овладели крепостью и городом *Очаков*—важным

[1] Приказом Верховного Главнокомандующего от 28 марта 1944 г. в числе отличившихся отмечены моряки майора Котанова.

опорным пунктом обороны немцев, запирающим вход в Днепровско-Бугский лиман»[1]. Морская пехота форсировала этот лиман с юга и заняла остров-форт Первомайский, а затем и городской берег, завершив разгром вражеского гарнизона. Несмотря на то, что высадка производилась в трудных условиях и на импровизированных средствах, она была стремительной и исключительно успешной.

Вот почему на Черном море противник все три года войны находился под постоянной угрозой десантных операций, ожидая их во всякое время на различных участках побережья и очень часто там, где никакой высадки не предполагалось. Это обстоятельство заставляло немецкое командование приковывать к побережью значительное количество пехоты, артиллерии и всех противодесантных средств. В данный момент все берега Бессарабии и румынской Добруджи, теоретически доступные для высадки, загорожены колючей проволокой и минами, оборудованы инженерными сооружениями и оснащены артиллерией, минометами, прожекторами и сложной системой сигнализации и связи. В наиболее угрожаемых районах всю ночь напролет противник устраивает иллюминацию из осветительных ракет и держит в готовности дежурные части с тем, чтобы не пропустить внезапного появления черных бушлатов, но очень часто виновники торжества в это время отсыпаются сном праведников в своих базах с тем, чтобы устроить более яркую иллюминацию в том месте и в такое время, где их ждут меньше всего.

Вот почему значительная группа моряков—Героев Советского Союза из состава Черноморского флота—десантники.

Горячий порыв драться с ненавистным врагом, уничтожать его и выгонять с родной земли так силен, что подавляющее число десантов было проведено успешно даже в тех случаях, когда приходилось высаживаться прямо в лоб на доты и дзоты и заминированные участки побережья. Но не всегда этот порыв сочетался с достаточным опытом, умением, знанием сил противника и не всегда был всесторонне обеспечен, что приводило к излишним потерям.

Теперь, наученные длительным опытом, черноморцы знают, что современные десантные операции без тщательной раз-

---

[1] Приказ Верховного Главнокомандующего от 31 марта 1944 г. («Правда» № 79 от 1 апреля 1944 г.). В этом приказе в числе отличившихся отмечены моряки подполковника Неймарка.

ведки и учета погоды, без надежного прикрытия с воздуха, без артиллерийского сопровождения и четкого взаимодействия всех звеньев системы управления не могут обеспечить конечного успеха, как бы ни было сильно желание бойцов драться и победить. Кроме того, опыт показал, что мало еще высадиться и закрепиться, а надо заранее подготовить и суметь обеспечить последующее питание десанта; это в условиях противодействия противника иногда оказывается не менее сложной задачей, чем сама высадка.

Борьба за Крым и Севастополь

Крым всегда был своеобразным «ключом», вернее—ключевой позицией для Черного моря, и хотя эта сентенция родилась еще во времена парусного флота, она остается справедливой по сей день, когда обстановка на море не может уже рассматриваться изолированно от обстановки в воздухе [1].

Если условно оставить в стороне исключительное политическое и экономическое значение Крыма как богатейшего края и здравницы СССР и обратиться только к вопросам военной географии, то одного взгляда на карту достаточно, чтобы убедиться в следующем. Выдвинутое положение Крымского полуострова делает его форпостом, прикрывающим с морского направления всю южную Украину, и в то же время как бы разделяет весь бассейн моря на западную и восточную части. Если поставить одну ножку циркуля на Севастополь и измерить расстояния до важнейших пунктов Черноморского побережья, то получатся такие данные: расстояния до Сулины (устье Дуная), до Одессы и до Инеболу (на Анатолийском берегу) практически равны (169, 165 и 167 миль, соответственно), расстояние до Констанцы—208 миль, а до Новороссийска—212 миль [2]. Это значит, что морские пути, проходящие вдоль западного и северо-западного побережья, так же как и вдоль южного и северо-восточного, могут контролироваться из Севастополя при совершенно аналогичной

---

[1] Другая сентенция, трактующая, что «ключом» к Черному морю являются Проливы, бесспорная в географическом смысле, значительно потускнела в стратегическом отношении с развитием авиации. Впервые она подверглась критическому обсуждению в 1929 г., когда через зону этих проливов в Одессу, с разрешения Советского Правительства, прилетело крупное соединение итальянских тяжелых гидросамолетов «S-55» под командованием генерала Бальбо.

[2] Приведены навигационные расстояния; воздушные — будут почти такими же.

затрате времени, независимо от того, какими средствами будет осуществляться этот контроль—самолетами, крейсерами или подводными лодками.

Наличие такой базы, как Севастополь, с одной из лучших бухт в мире по размерам и навигационному удобству и других меньших портов (Феодосия, Ялта, Керчь) и полный контроль над входом в Азовское море—вот основные элементы стратегического положения Крыма.

Современная война, требующая комплексной оценки театра военных действий не только с навигационной, но и с воздушной точки зрения (особенно в части естественных условий для базирования авиации), не снизила, а повысила стратегическое значение Крыма. Несмотря на наличие горного кряжа вдоль южного берега, на всем остальном пространстве полуострова рельеф настолько спокоен, лесной растительности так мало и грунт столь удовлетворительный, что Крым представляет собой огромный аэродромный узел или, вернее, превосходный плацдарм для базирования авиации.

С этого плацдарма советская авиация наносила удары по портам Румынии, району Плоешти и по коммуникациям врага в западной части Черного моря, но с этого же плацдарма немецкая авиация летала в Закавказье, наносила удары по Новороссийску, Туапсе и Поти.

Немцы еще до войны отлично знали военную географию и цену Крыма. Поэтому они (помимо грабительских целей) так настойчиво стремились в Крым, так дорого заплатили за возможность кратковременного владения им и так упорно старались удержать его любой ценой, даже после вынужденного общего отступления их южных армий за пределы наших государственных границ.

Задолго до решающих событий, определивших окончательную судьбу Крыма, и особенно после форсирования Красной Армией Днепра немецкое командование развило самую энергичную деятельность по обороне Крымского полуострова как с севера и с востока (со стороны Керченского пролива), так и с моря. В период, когда Крым был полностью блокирован с суши, т. е. со стороны перешейка войсками 4-го Украинского фронта, а с востока Отдельной Приморской армией, особое значение для немцев приобрели морская и воздушная коммуникации с Одессой и румынскими портами.

В этот период, еще обольщаясь надеждой удержать полуостров за собой, германское командование перебрасывало в

Крым подкрепления и боевую технику, продолжая наращивать и развивать в глубину оборону Перекопа, района Чонгара, ишуньских позиций, Керченского полуострова, а также противодесантную оборону Феодосии и всего южного побережья.

Одновременно начала отмечаться своеобразная миграция большого начальства в обратном направлении, с ценностями, захваченными в крымских дворцах, санаториях и музеях. Очевидно, некоторые немцы и румыны уже научились правильно оценивать общую обстановку и обрели способность предвидения.

В период, предшествовавший началу Крымской операции, Черноморский флот систематически действовал на коммуникациях противника подводными лодками, авиацией, а позже торпедными катерами, срывая планомерный подвоз для вражеской группировки в Крыму и эвакуацию из него награбленного добра. Если в процессе организации морской и воздушной блокады Крыма на этом этапе войны количество сбитых транспортных самолетов и потопленных транспортов и барж было еще относительно невелико, то косвенное воздействие этой блокады на планы и расчеты противника было значительным, так как она заставляла немцев:

1) ходить только конвоями и преимущественно по ночам;

2) ходить вдоль берега, курсами, весьма невыгодными в навигационном отношении[1];

3) отвлекать большое количество кораблей охранения для конвоирования транспортов и барж и

4) отвлекать значительное число истребительной авиации на прикрытие как морских караванов, так и транспортных самолетов.

В целом все это, помимо прямых потерь, приводило к снижению темпа перевозок.

Наиболее убедительным доказательством того, что воздействие Черноморского флота на коммуникации противника было эффективным, служит следующий факт. Немецкое командование для связи с Одессой организовало в Крыму погрузочно-разгрузочную базу в бухте Ак-Мечеть, которая плохо оборудована, относительно открыта (для северных ветров)

---

[1] Чаще всего караваны барж и транспортов следовали из Севастополя до Евпатории, за минными заграждениями и далее мимо Тарханкута на Одессу, после чего опять спускались вдоль бессарабского берега к устью Дуная, т. е. удлиняли путь ровно вдвое.

и, что самое главное, не имеет железной дороги. В то же время сокращенный участок морского пути от Тарханкута до Севастополя (около 75 миль) располагался под берегом и за минными заграждениями, т. е. был относительно обеспечен защитой. И все же немцы вынуждены были от него отказаться, так как потеряли на этом участке несколько судов.

После падения Одессы положение с морскими сообщениями противника еще больше осложнилось, и он вынужден был пользоваться переходами открытым морем в направлении на Сулину и Констанцу, варьируя курсы и прибегая к ложным маневрам с тем, чтобы вводить в заблуждение нашу воздушную разведку.

Интересно отметить, что помимо общепринятых мер борьбы со все уплотняющейся системой нашей блокады (таких, как организация конвоев, прикрытие их, маскировка, использование темного времени, плохих погод и т. д. для внезапного прорыва) противник применял и активные методы борьбы с блокадными силами. Он неоднократно пытался наносить удары по аэродромам, с которых выходили в патрулирование торпедоносцы или штурмовики Черноморского флота, атаковывал маневренные базы торпедных катеров и даже усилил дозор своих подводных лодок перед советскими базами, т. е. *применил метод контрблокады.* Однако эти усилия врага были недостаточны по масштабу и неверно целеустремлены, чтобы дать значительный эффект. Заблокировать подводные лодки, торпедные катера и тем более авиацию в черноморских условиях вообще трудно, поэтому контрблокада не спасла противника от потерь и не воспрепятствовала расстройству его коммуникаций[1].

Одной из замечательных операций Черноморского флота в этот период кампании явилась скрытная переброска соединений торпедных катеров из кавказских баз в Каркинитский залив. Она была осуществлена весьма предусмотрительно (еще в марте 1944 г.) и прекрасно выполнена по организации и технике.

Немцы контролировали эту часть театра своей авиацией из Крыма и морскими силами из Севастополя, Ак-Мечети, Одессы и западных баз. Поэтому появление наших торпедных

---

[1] Что касается больших кораблей, то наше командование не считало необходимым использовать их на этом этапе кампании. Таким образом для подводных лодок и катеров противника в море не было подходящих объектов.

катеров на путях противника в Одессу было для него совершенно неожиданным. Попытка уничтожить эти катера с воздуха не увенчалась успехом, хотя их временная база была по сути дела во вражеском тылу. В последующем, с падением Одессы, когда немцы вынуждены были повернуть свою коммуникацию прямо на запад от Севастополя (к Сулине и Констанце), наличие торпедных катеров, базирующихся на Каркинитский залив, позволило воздействовать на морские сообщения противника с двух направлений и уплотнить блокаду.

Пока шли грандиозные бои по очищению от германских полчищ района Днепровской излучины, а затем и всего правобережья и юга Украины, в Северной Таврии и к востоку от Керчи происходило накопление сил и средств, велась систематическая и глубокая разведка, осуществлялось сближение вплотную к основным оборонительным рубежам, т. е. проводилась всесторонняя подготовка к одной из классических операций Красной Армии в этой войне. Это было первым этапом так называемой Крымской кампании 1944 г.

Волею Верховного Главнокомандования по окончании методической и обстоятельной подготовки 8 апреля начался *штурм Крыма.*

Термин «штурм» в данном случае может быть принят в буквальном смысле, так как в предшествовавшие дни войска 4-го Украинского фронта пробились вплотную к оборонительным полосам Перекопского перешейка и Сивашу, и вслед за прорывом и форсированием их штурмовали ишуньские позиции, а войска Отдельной Приморской армии, развернувшиеся под стенами Керчи, должны были штурмовать систему обороны противника, упиравшуюся на крепость и город Керчь и левым флангом упиравшуюся в Азовское море.

За два-три дня система обороны врага, подготовлявшаяся почти два года, была прорвана, и два стремительных потока героических воинов, жаждущих отомстить захватчикам, начали прорезать Крым по сходящимся направлениям к Севастополю. 11 апреля был занят важнейший железнодорожный и аэродромный узел Джанкой и одновременно с другого направления—Керчь. Еще через два дня, 13 апреля, противник оказался выбитым из Феодосии, Евпатории и Симферополя, который был ставкой германского командующего в Крыму. На следующий день, 14 апреля, наши войска заняли Бахчисарай, Алушту, Карасубазар и Судак. 15 апреля передовые части Красной Армии уже подошли к переднему краю оборо-

нительного пояса легендарного Севастополя, захватив Качу, Мамашай, Бельбек, Дуванкой, Шули и другие пункты.

16 апреля была взята Ялта и вслед за тем замкнулось кольцо осады вокруг Севастополя, от Качи до Балаклавы, т. е. от моря до моря.

Итак, в пять-шесть суток были пройдены пути от Перекопа до стен Севастополя (около 250 км) и от Керчи до того же Севастополя (около 300 км). Этот стремительный и смелый маневр, синхронно начатый с двух направлений и выполненный в таком темпе, что некоторым подвижным отрядам приходилось делать по 40—50, а в отдельных случаях по 80 км в сутки, предопределил разгром вражеской группировки в Крыму.

Преодолевая попытки врага организовать подвижную оборону, заслоны, завалы и все виды заграждений, наши войска, наступавшие с севера и с востока, сомкнулись вокруг Севастополя, который превратился в пункт последнего прибежища врага на крымской земле.

Ни старинные «турецкие валы» [1], ни естественные рубежи или оборудованные позиции, вроде Ак-Манайских, подготовленные руками насильно согнанного населения и строительной организацией Тодта, ни, наконец, упорство обреченных солдат, брошенных германским командованием на уничтожение с расчетом затянуть падение Крыма,—ничто не помогло. Замелькали телеграфные сообщения о массовых трофеях, о десятках тысяч пленных. В газетах появились корреспонденции с унылыми рассказами уцелевших немцев о предательстве начальства, заблаговременно улетевшего в Румынию, заявлениями о бесцельности попыток удержания Крыма и т. д.

В Крымской кампании Красная Армия показала образцы исключительного мастерства и искусства подготовки и ведения современной наступательной операции в условиях преодоления сильнейшей системы обороны и последующего стремительного маневра в глубину расположения противника на сотни километров. Немцы много писали и говорили о молниеносных операциях в процессе всей войны, но на практике такие операции продемонстрировала Красная Армия, в частности при очищении Крыма.

---

[1] Турецкие валы и старые укрепления сохранились поперек Перекопского перешейка и Керченского полуострова и были в модернизированном виде использованы в системе немецкой обороны.

Черноморский флот и Азовская военная флотилия в начальной фазе этой операции помогали Отдельной Приморской армии высадкой тактических десантов во фланг германских частей на Керченском полуострове, а в последующем—перевозкой через пролив всех частей этой армии, ее вооружения и тылов. Авиация Черноморского флота с полным напряжением действовала совместно с фронтовой авиацией по наземным целям при прорыве перекопских и ишуньских позиций, а большая часть ее вместе с торпедными катерами и подводными лодками осуществляла блокадные действия, срывая подвоз и вывоз из Крыма. Другие соединения морской авиации помогали Отдельной Приморской армии непосредственно и кроме того непрерывно атаковывали Феодосию, Судак и другие порты, в которых противник сперва имел резервы или склады, а позднее старался сажать свои уцелевшие войска на транспорты для их эвакуации. Эта боевая работа получила свое признание в том, что чаще всех из черноморцев в приказах Верховного Главнокомандующего упоминались как отличившиеся летчики генерал-лейтенанта авиации Ермаченкова.

Тщательно подготовленный исторический штурм Севастополя длился непрерывно трое суток, с 7 по 9 мая. В результате его войска 4-го Украинского фронта «прорвали сильно укрепленную долговременную оборону немцев, состоящую из трех полос железобетонных оборонительных сооружений»[1], и город Севастополь был взят. Еще раз сталинская стратегия продемонстрировала миру образец классической операции.

Три дня грандиозных усилий, концентрированного огня, массированного использования танков и авиации, движимых волей людей, которые были охвачены патриотическим подъемом, ненавистью к захватчикам и страстным желанием отомстить врагу именно здесь, на священных камнях героического города.

Три дня точного расчета, твердого руководства и искусного управления взаимодействующими пехотой, артиллерией, авиацией и всеми другими современными средствами борьбы, наносящими удар с нескольких направлений.

Те 16 километров от внешнего обвода до города, которые немцы в 1941/42 г. преодолевали в течение 250 суток, сейчас были пройдены нашими войсками фактически в трое суток, а если считать с начала подготовки к штурму—в 23—24 дня.

---

[1] Приказ Верховного Главнокомандующего от 10 мая 1944 г. «Правда» № 112 от 10 мая 1944 г.

Не спасли немцев ни двухлетняя напряженная работа по восстановлению и наращиванию новых оборонительных сооружений крепости, ни громадные минные поля, ни многослойная проволока, ни объявленная на весь мир немецкая гарантия, что Севастополь абсолютно неприступен, ни приказы из Берлина держаться во что бы то ни стало и оборонять «каждую траншею, каждую воронку, каждый окоп»[1].

Не помогла даже более вещественная помощь в виде свежих пополнений, перебрасывавшихся в последние дни из Румынии на самолетах.

Уцелевшие части немецкой 17-й армии, ее средства усиления, части СС и румынские дивизии и бригады, помимо штатного гарнизона с его вооружением, создали в крепости исключительную концентрацию тяжелой и полевой артиллерии, минометов, зенитной артиллерии, танков и прочей техники. Отходя в обвод Севастополя, противник взорвал за собой все дороги, мосты и тоннели. Наконец, он имел те же три недели для подготовки к отражению штурма.

Красная Армия не оставила немцам даже такого утешения или оправдания в поражении, как длительность обороны. Они были разбиты в три дня, и разбиты наголову.

После падения Севастополя понадобилось только три дня, чтобы окончательно разделаться с остатками разбитых частей противника, прижатых к оконечности Херсонесского полуострова.

В этот период Крымской кампании главной задачей Черноморского флота явился срыв эвакуации остатков германо-румынских частей из Севастополя.

Морская и воздушная блокада начала последовательно уплотняться. Для этого стали продвигаться вперед аэродромы черноморской авиации; торпедные катера переходили на маневренное базирование вплотную к вражеской коммуникации; число подводных лодок на позициях блокады увеличилось.

Темп и напряжение действий блокадных сил также последовательно возрастали, что в свою очередь привело к возрастанию числа потопленных немецких и румынских кораблей, транспортов, барж, катеров и сбиваемых самолетов. Противник менял курсы, применял дымзавесы, демонстрации

---

[1] Этого требовал командующий оборонявшей Севастополь 17-й немецкой армией генерал Альмендингер в своем обращении от 3 мая 1944 г. Текст обращения, захваченный нашими войсками, см. в «Правде» № 114 от 12 мая 1944 г.

и т. д., но в связи с сокращением темного времени суток и критическим положением в конце концов вынужден был, не считаясь с потерями, перейти на круглосуточную эвакуацию, лишь бы спасти то, что еще было возможно.

В условиях современной войны воздействие на коммуникации дает наибольший эффект, если атаковывать транспорты не только в море—на переходе, но и в базах—в процессе погрузки и выгрузки, если разрушать пирсы и причалы с их оборудованием, складами, подъездными путями, т. е. если одновременно снижать пропускную способность портов. Вот почему авиация дальнего действия 12 и 18 апреля бомбардировала гавани и причалы Констанцы, 17 апреля—Галац и многократно—бухты и рейды Севастополя. В свою очередь, черноморская авиация атаковывала Сулину и Севастополь и ставила мины на подходах к этим портам.

Торпедоносцы, штурмовики и бомбардировщики соревновались в числе потопленных вражеских судов между собой, а авиация в целом—с торпедными катерами и подводными лодками. Но особенный праздник выпал на долю черноморских торпедных катеров. За всю войну, несмотря на напряженную и успешную боевую деятельность, они не имели таких возможностей, как в этой операции, и торпедники полностью эти возможности использовали.

Избиение врага на воде и в воздухе продолжалось до того момента, пока оконечность Херсонесского мыса не оставили не только последние немецкие катера, но и импровизированные плоты, и пока не добрались к своим берегам последние уцелевшие шлюпки.

В сообщении Совинформбюро об итогах Крымской кампании приведены показательные данные: «...нашей авиацией и кораблями Черноморского флота с 8 апреля по 12 мая *потоплено* с войсками и военными грузами противника: транспортов—69, быстроходных десантных барж—56, сторожевых кораблей—2, канонерских лодок—2, тральщиков—3, сторожевых катеров—27 и 32 других судна. Всего потоплено за это время 191 судно разного тоннажа»[1].

Как всегда бывало и раньше в критические моменты войны, взаимодействие пропагандистов германской армии и флота опять оказалось несостоятельным. В то время как

---

[1] «Правда» № 115 от 13 мая 1944 г.

радиокоментатор генерал Дитмар и часть прессы, забыв о том, что они проповедывали в течение двух лет, перестроились и стали утверждать, что Крым и Севастополь уже не имеют военной ценности, а эвакуация прошла удачно, своевременно и точно по планам германского командования, известный немецкий морской обозреватель контр-адмирал Гадов, правда, в очень деликатных выражениях, говорит о другом.

«Мы отнюдь не намерены,—пишет Гадов в «Дейче Альгемейне Цейтунг» 17 мая 1944 г.,—изобразить наш отход из Крыма, как славную победу... Мы лишь воздаем должное этой необычайной операции.

Корабли выполняли свои задачи, невзирая на возраставшее превосходство противника в воздухе и бесчисленные атаки вражеского надводного и подводного флота».

Еще больше удружил немцам своей оценкой финский радиообозреватель Кристофер Шильд, который сразу же после падения Севастополя (11 мая) заявил:

«Разница заключается в том, что если в 1941/42 г. оборона Севастополя русскими действительно задержала на длительное время осуществление планов наступающих, то сейчас оборона немцами Севастополя, ввиду ее краткости, не причинила серьезного ущерба нападающей Красной Армии».

Использование темного времени суток и тумана, стоявшего в течение трех дней, массовое применение мелких средств и привлечение для перевозок быстроходных кораблей позволили противнику вывезти некоторое количество крымских оккупантов, однако более значительная их часть, помимо попавших в плен, осталась на дне Черного моря.

Так завершилась Крымская кампания и борьба за Севастополь.

Советская и мировая печать уже показала на ряде сопоставлений, как самоотверженно защищали русские свой любимый город в 1854/55 г., как героически защищали они его в 1941/42 г. и как, несмотря на ряд имевшихся преимуществ, бесславно провалились немцы, пытаясь удержаться в Севастополе в 1944 г.

Но надо сделать еще одно историческое сопоставление. *После Крымской войны Россия получила обратно город-герой усилиями дипломатов на Парижской конференции, а в Великой отечественной войне Севастополь—город славы возвращен родине силой русского оружия.*

Врагу было отомщено!

«Надолго оставит в России великие следы эта эпопея Севастополя, которой героем был народ русский...»—так писал Л. Н. Толстой 25 апреля 1885 г., находясь еще в осажденном городе. Его предвидение оправдалось, но он не мог знать, что 90 лет спустя героическим подвигом в период осады, а затем еще более героическим штурмом русский народ умножит славу предков и обессмертит себя еще больше, оставив неизгладимый след не только в истории России, но и в мировой истории.

«Сегодня поднялась над миром слава Севастопольского штурма»[1].

Новая обстановка на Черном море

Очищение Крыма и занятие Севастополя привели *к созданию совершенно новой обстановки на Черном море.*

Если оглянуться на три прошедших года войны на Черном море, то можно резюмировать так: несмотря на последовательное наращивание сил и средств морской и воздушной войны и большие территориальные захваты, временно лишившие Черноморский флот его основных баз, в результате перелома в ходе войны в целом, начавшегося под Сталинградом, немцы так же непреложно, как и на других морях, вынуждены были на Черном море перейти от наступления к обороне, а затем начать поспешный отход на запад. Для Черноморского флота поворотным пунктом явились бои за Новороссийск.

Грандиозное и безостановочное наступление Красной Армии привело к полному очищению всей южной Украины и вместе с тем всего побережья Черного моря. За очищением от врага таких портов, как Херсон, Николаев и Очаков, последовало освобождение Одессы.

Та самая героическая Одесса, которая стала могилой для половины румынской армии в 1941 г. и которая стоически оборонялась в течение двух месяцев от численно превосходящего врага, хотя в связи с внезапностью вторжения она и не была достаточно подготовлена к осаде, теперь была возвращена в итоге такого стремительного и безостановочного наступления, что противник не смог организовать сколько-нибудь длительную оборону. Румынское командование в течение двух с половиной лет оккупации укрепляло Одессу, но в последний момент защищали ее не румыны,

---

[1] «Известия» № 110 от 10 мая 1944 г., передовая статья.

а германские части. Немцы, вероятно, охотно уступили бы эту честь румынам, но волею Красной Армии германское командование уже не могло выбирать направлений для отступления от Николаева, и единственный возможный для них путь отхода оставался к низовью и устью Днестра и к Одессе. Румыны же предпочли ретироваться заблаговременно, не ожидая своих покровителей.

10 апреля 1944 г. областной город Украины, первоклассный порт и мощный опорный пункт противника, через который немцы питали свою группировку в Крыму и откуда выкачивали в Румынию всевозможные богатства Украины,— Одесса вновь стала советской. Черноморскому флоту была возвращена маневренная база.

Ровно через месяц, в ночь на 10 мая, Красная Армия овладела последней цитаделью захватчиков в Крыму—Севастополем, и с этого момента все побережье Советского Союза на Черном море, за исключением небольшого участка морской границы Бессарабии, и абсолютно все советские морские порты и базы опять перешли в наши руки.

Если взглянуть на рис. 6, то становится очевидным, что к июню 1944 г., т. е. через три года войны, морские и воздушные силы противника опять вжаты в тот же контур системы базирования (Галац—Сулина—Констанца), который очерчивал вражеский плацдарм на Черном море при вероломном вторжении немцев в Советский Союз в июне 1941 г.

На первый взгляд оперативная обстановка на Черноморском театре восстановилась в том виде, какой она имела в начале войны. Однако такое заключение было бы глубоко ошибочным.

Как известно, *оперативная обстановка определяется не только военной географией, но также соотношением сил, т. е. их составом и качеством, их развертыванием и планами.* Если современная военная география Черного моря слагается почти из тех же элементов, что и в первый период войны, то соотношение сил на театре стало иным. Противник уже далеко не тот, так как он в качественном и количественном отношении претерпел значительные метаморфозы, причем не по своей охоте.

Как и летом 1941 г., германские и румынские подводные лодки, десантные и москитные силы базируются сейчас на Констанцу и Сулину, получают питание по Дунаю, ремон-

тируются в доках Галаца и укрываются от ударов в болгарских портах Варна и Бургас.

Как и в первые дни войны, германская авиация базируется на румынских и болгарских аэродромах, питаясь румынским бензином и действуя в направлении Одессы, Крыма и наших морских коммуникаций.

Как и в первый период войны, вернее даже в значительно бóльших масштабах, германские части занимают главнейшие политические, экономические и стратегические объекты Румынии и Болгарии, превратив своих «суверенных союзников» по сути дела в оккупированные страны.

Но как далеки эти морские, воздушные и сухопутные силы врага от тех, которые начинали поход на восток в июне 1941 г. с фанфарами и победными кликами!

Прежде всего, на полях Советского Союза—от Сталинграда и предгорий Кавказа до Карпат, а также в Крыму—растеряно громадное количество самой разнообразной боевой техники. *В водах Черного моря потеряно большое количество боевых кораблей, вспомогательных и транспортных судов.* Сотни тысяч отборных головорезов погибло еще во время «дранг нах остен» и еще больше—при поспешном «дранг нах вестен». Многочисленные их экземпляры из числа уцелевших остались в наших лагерях для военнопленных. Растаяла на добрую половину румынская армия. Исчезли с поля боя итальянские части. Немецкие части пополняются преимущественно остатками «тотальников» и выздоравливающими.

И хотя остервенелый враг дерется с упорством обреченных, все же это—*отступающая армия, обороняющийся флот, подавленная авиация*, это—армия с изнемогающим тылом и с союзниками, «смотрящими в кусты». *«Теперь уже всем, должно быть, ясно, что гитлеровская Германия неудержимо движется к катастрофе»*[1].

Но теперь на Черноморском театре есть еще один элемент обстановки, которого не было раньше.

В октябре 1941 г., когда авиация Черноморского флота из Крыма стала впервые наносить удары по Бухаресту и нефтеносному Плоешти, ближайшая английская авиация, дислоцированная на аэродромах Египта, была занята в районе

[1] Приказ Верховного Главнокомандующего № 16 от 23 февраля 1944 г. «Правда» № 46 от 23 февраля 1944 г.

Соллума, а летчики американской авиации лишь читали газетные сообщения о ходе войны в Европе, не предполагая, что так скоро наступит и их час.

Когда же американские «Либерейторы» из состава 9-й авиагруппы со средиземноморских аэродромов впервые (для союзников) атаковали 1 августа 1943 г. тот же Плоешти, авиация Черноморского флота была занята в борьбе за Новороссийск, а авиация Красной Армии—поддержкой развивавшегося наступления после решительного разгрома германских частей под Орлом и Белгородом.

Но вот наступила весна 1944 г., когда Бухарест и Плоешти уже подвергаются систематическим ударам англо-американской авиации, перешедшей на южноитальянские и советские авиабазы, и когда наша авиация дальнего действия громит Констанцу, Галац и румынские аэродромы, а черноморская авиация остальные порты. Кроме того, советская и союзная авиация систематически минирует воды Дуная, парализуя движение на этой важнейшей коммуникации противника. Сейчас *вся Румыния, из края в край, перекрывается «двухслойным огнем» советско-англо-американской авиации* и находится под все возрастающим воздействием ее ударов.

Наконец, Красная Армия в процессе почти непрерывного и победоносного наступления вступила на территорию Румынии и, форсировав реку Серет, гонит немецкие и румынские части в глубь страны.

Вот почему обстановка на Черном море не возвратилась к исходной, *а в корне изменилась и стала новой.*

Эта новая обстановка в данный момент определяется следующими основными положениями:

1) «...нужно преследовать раненого немецкого зверя по пятам и добить его в его собственной берлоге»[1] и

2) «Верховным Главнокомандованием Красной Армии дан приказ советским наступающим частям преследовать врага вплоть до его разгрома и капитуляции.

Вместе с тем Советское Правительство заявляет, что оно не преследует цели приобретения какой-либо части румынской территории или изменения существующего общественного строя Румынии и что вступление советских войск в пределы Румынии диктуется исключительно военной необ-

---

[1] Приказ Верховного Главнокомандующего № 70 от 1 мая 1944 г. «Правда» № 105 от 1 мая 1944 г.

ходимостью и продолжающимся сопротивлением войск противника»[1].

По сей день продолжаются действия неприятельских подводных лодок у кавказского побережья, удерживаются на части бессарабской территории германо-румынские силы и вражеская авиация пытается оспаривать над западной частью моря господство в воздухе. Однако все эти действия, несмотря на упорство и ожесточение противника, носят *все черты обороны и стремления любой ценой выиграть время, затянуть войну и отдалить час окончательной катастрофы.*

Несмотря на все старания германской пропаганды, значимость самого факта разгрома немцев в Крыму и вытекающие из этого последствия сразу же были правильно оценены не только нашими союзниками, но и нейтральной и даже финской печатью.

Шведский полковник Братт в своей статье «Немецкая катастрофа под Севастополем», помещенной в газете «Стокгольмс Тиднинген» 10 мая 1944 г., напомнил, что «сами немцы раньше сильно подчеркивали значение Севастополя. Они отмечали, что *обороняя Крым, они обороняют одновременно от русского нападения западное побережье Черного моря.* Если эта немецкая оценка была правильной раньше, то она правильна и теперь, но севастопольская крепость пала. Катастрофа стала фактом».

На следующий день, 11 мая, упомянутый уже нами финский обозреватель Шильд возвестил по радио из Хельсинки общеизвестные истины, которые вряд ли удовлетворили его немецких хозяев. Он сказал: «Положение на Черном море с падением Севастополя и обратным захватом Крыма, несомненно, коренным образом меняет всю обстановку на юге в пользу России. Важно то, что с обратным переходом севастопольской базы в руки русских Черноморский флот получает возможность эффективно расстраивать коммуникации вдоль западного побережья Черного моря».

Из приведенных высказываний ясно, что изменения, происшедшие на Черном море, становятся очевидными не только для нас, но и для противника и нейтральных наблюдателей.

---

[1] Из заявления Советского Правительства, сделанного 2 апреля 1944 г. Народным Комиссаром Иностранных Дел СССР тов. В. М. Молотовым представителям советской и иностранной печати. «Правда» № 81 от 3 апреля 1944 г.

Такова новая обстановка на Черноморском театре военных действий, в которую *сам Черноморский флот входит тоже новым слагаемым*, ибо за три года войны с немецко-румынскими захватчиками он приобрел большой опыт современной морской и воздушной войны и научился бить противника [1].

Имея превосходство в силах, в системе базирования как кораблей, так и авиации, отработанную систему взаимодействия с приморскими флангами армии и замечательный личный состав, прошедший через все этапы героической обороны и не менее героического наступления, Черноморский флот должен стать подлинным хозяином Черного моря и помочь Красной Армии добить фашистского зверя в его собственной берлоге.

---

[1] Гросс-адмирал Дениц тоже по-своему понял, что наступил новый этап войны на Черном море, так как 18 мая 1944 г. послал помощнику румынского министра национальной обороны по морским делам телеграмму такого содержания:

«Эвакуация румынских и германских частей из Крыма, осуществленная усилиями флотов обеих стран, явится *началом новой эры боевого содружества* Германии с союзными ей странами».

После разгрома в Крыму и побоища на воде эта «новая эра» вряд ли может быть блестящей, особенно в свете официального предостережения правительств СССР, США и Соединенного Королевства, сделанного сателлитам Германии.

5. ВОЕННЫЕ ФЛОТИЛИИ

Грандиозные масштабы и напряженность отечественной войны, опасность, угрожавшая Советскому Союзу, и проникновение врага в глубь территории нашей родины вызвали к жизни формирование морских, озерных и речных флотилий там, где их не было в мирное время, а также вынудили усилить те флотилии, которые существовали до войны, но не отвечали по своему составу новой, необычной обстановке.

Эта большая организационная работа потребовала дополнительного напряжения тех флотов, из которых пришлось выделять кадры, и центральных органов Наркомата Военно-Морского Флота, на которые легла забота о формировании, организации, подготовке и снабжении флотилий всем необходимым для ведения современной войны.

Боевая деятельность флотилий, естественно, была и остается полностью связанной с операциями Красной Армии на соответствующих направлениях.

О *Беломорской военной флотилии* было упомянуто в главе «Война на Северном театре».

Охрана больших водных районов от подводных лодок противника, предохранение от мин и защита от немецких самолетов одиночных транспортов и конвоев являются основным содержанием боевой деятельности беломорцев. Кроме того, Беломорская флотилия осуществляла и обеспечивала большие войсковые переброски по внутренним морским коммуникациям, когда это требовалось обстановкой.

Если Северный флот пользуется преимуществами круглогодового плавания на чистой воде, то деятельность Беломорской флотилии затрудняется сезонными осложнениями ледовой обстановки. Последняя не только замедляет темп движения и проводки конвоев и ставит их в зависимость от числа

и мощности ледоколов, но и делает исключительно трудной борьбу с минами и авиацией. Только подводные лодки не могут действовать в условиях сплошного льда; они обычно подстерегают наши караваны на кромке ледяных полей.

Противник, изыскивая слабые места в системе нашей морской обороны, настойчиво действовал подводными лодками, авиацией и минами в самых отдаленных полярных районах, в которые он мог проникать. Поэтому работа Беломорской флотилии была очень напряженной.

Кроме того, на этом театре имели место отдельные попытки проникновения германских надводных рейдеров в зону действия Беломорской флотилии. Все они, однако, оказались совершенно безуспешными. И наконец, в отличие от остальных флотилий (кроме Каспийской), Беломорская флотилия не сумела показать степень своей подготовленности к тактическому взаимодействию с частями фронта, ибо на суше противнику, несмотря на все потуги, так и не удалось пробиться к Белому морю, и в частности на Кандалакшском направлении.

О деятельности *Ладожской военной флотилии* сказано кратко во второй главе «Война на Балтийском море» в связи с операцией у о. Сухо.

На ограниченном водном театре Ладожского озера шла, правда, в малом масштабе, современная морская война, прерываемая только ледоставом. Неоднократно высаживались десанты, велась борьба на коммуникациях и напряженная минная война, проводилась блокада и борьба с ней, предпринимались атаки баз, имели место даже отрядные бои артиллерийских кораблей. Все эти операции обязательно сочетались с ожесточенной борьбой в воздухе. Противодесантная операция у о. Сухо явилась примером, свидетельствующим об оперативной и тактической зрелости флотилии.

Из ряда значительных операций, проведенных силами флотилии, можно, например, отметить следующую.

В начальный период войны в результате внезапного вторжения противника в Карелию одно из соединений Красной Армии было отрезано от остальных частей фронта и прижато к шхерному берегу Ладожского озера в районе Сердоболя. В исключительно трудных условиях флотилия блестяще выполнила операцию по прикрытию отхода, посадке войсковых частей с техникой и тылами на корабли и последующей переброске их в расположение нашего фронта. Катера-охот-

8*

ники, канонерские лодки, тральщики и вспомогательные суда в течение нескольких суток вели бои с артиллерией и частями противника и высаживали тактические десанты моряков, которые своими контратаками обеспечивали удержание плацдарма эмбаркации (посадки), проявляя большой героизм и прекрасную морскую выучку[1]. Задача была полностью выполнена, моряки получили благодарность от армейского командования, а переброшенные части укрепили и стабилизировали фронт на Карельском перешейке.

Однако главная заслуга Ладожской военной флотилии состоит в успешном осуществлении операций, связанных с обеспечением коммуникации осажденного Ленинграда, которую выразительно называли «дорогой жизни». Непрерывно в течение двух лет, вплоть до полного разблокирования города, немцы и финны прилагали самые настойчивые усилия и применяли разнообразные методы для того, чтобы парализовать перевозки боезапаса, продовольствия и пополнений, а также эвакуацию раненых. Поэтому с озера и с воздуха наносились непрерывные удары по местам посадки и выгрузки, по тоннажу и по кораблям прикрытия, а с суши (со стороны Шлиссельбурга и Свири) делались попытки захватить последние базы флотилии. В зимнее время, когда тяжелый лед уже не позволял пробиваться судам и устанавливалась ледовая автодорога, действия кораблей противника прекращались, но зато усиливалась деятельность его авиации. Однако всевозможные ухищрения врага, трудности и частичные потери не сломили воли ладожских моряков; они до конца стояли на страже «дороги жизни» любимого Ленинграда и с честью выполнили свой долг.

Онежская военная флотилия, скромная по своему составу, была создана для помощи флангу армии, как только обозначилась угроза выхода противника к берегам Онежского озера.

Этот относительно небольшой водный плацдарм имеет большое стратегическое значение, так как находится на стыке трех важнейших внутренних водных систем. На юг, от Вытегры идет шлюзованная часть Мариинской системы, выводящей на Волгу; на запад—по реке Свирь и через Ла-

[1] В этой операции впервые в настоящую войну и, очевидно, впервые в истории были зарегистрированы раненые и убитые на палубах кораблей от минометного огня с берега.

дожское озеро—идет путь на Ленинград, т. е. в Балтийское море и, наконец, на севере—от Повенца—начинается Беломорско-Балтийский канал им. Сталина, выводящий в Белое море.

Врагу удалось в первые месяцы войны пробиться к западному берегу Онежского озера, но дальше, почти за три года, он двинуться не смог. Отчаянные усилия противника разбивались о стойкое сопротивление частей Красной Армии. В этих боях Онежская военная флотилия, имея главным противником германскую и финскую авиацию и вооруженные катера, настойчиво и упорно вела шхерную войну, успешно выполняя все задачи, возлагаемые на нее общевойсковым командованием. Поэтому, как и на других театрах, противник так и не отважился ни разу на высадку десантов во фланг наших частей или на восточный берег озера.

Дунайская и Днепровская флотилии

Как пограничные эти флотилии бок о бок с передовыми частями Красной Армии приняли на себя первый удар предательски вторгшегося врага и героически защищали западные границы Советского Союза.

В 4 часа утра 22 июня 1941 г. румыны внезапно открыли огонь по базе Дунайской флотилии—Измаилу, после чего началась ожесточенная борьба за наши берега, за разгром вражеских переправ и береговых батарей, которая продолжалась почти полный месяц, пока противник не пробился к Кишиневу и фланг армии, чтобы не быть отрезанным, начал отходить к Одессе.

После упорных боев за соответствующие водные рубежи, во время которых личный состав флотилий с честью выполнил свой долг, корабли Дунайской и Днепровской флотилий частью вынуждены были отойти в Черное море или на другие речные бассейны, частью же (где по условиям обстановки не представлялось возможным спасти их от противника) были потоплены своими экипажами. Некоторые корабли погибли в ходе упорных боев, но ни один корабль или катер не достался в руки врага.

Некоторые речные корабли, как, например, монитор «Железняков», имеют редкий «послужной список»: бои на Дунае, бои на Буге за Николаев, бои в Азовском море, на Дону, на Кубани, прорыв через Керченский пролив в Новороссийск. «Железняков» выдержал до 200 воздушных налетов и многократные обстрелы береговой артиллерии.

В течение почти полугода выбирались из окружения и возвращались одиночным порядком или группами офицеры и команды Днепровской и Дунайской флотилий из числа тех, кто уходили последними, взорвав корабли и минировав фарватеры в тылу противника. Все они, как один, высказывали стереотипную просьбу—послать их опять в бой и по возможности вместе. Часть моряков ушла к партизанам. Связанные пережитыми тяжелыми испытаниями, видевшие своими глазами, какие злодеяния творит озверевший враг в оккупированных районах, сохранившие горькую память о затоплении родных кораблей, все они горели священной ненавистью к врагу и в дальнейшем показали себя неистовыми мстителями и наиболее отважными бойцами в составе других флотилий, особенно при высадке десантов. Они верили, что «будет и на нашей улице праздник», и знали, что придет день, когда, вернувшись в родные места на Днепре и Дунае, они будут громить врага и рассчитываться с насильниками и убийцами.

Днепровцы уже дождались этого часа и в настоящий момент в составе соответствующих армий выполняют задачи по дальнейшему обеспечению великого сталинского наступления.

Недалеко время, когда и моряки Дунайской флотилии выйдут снова к юго-западным границам нашей родины с тем, чтобы совместно с Красной Армией раз и навсегда отвадить неумного и чванливого соседа, отбить у него всякую охоту повторить предательство, подобное совершенному в июне 1941 г.

Азовская военная флотилия

Эту флотилию пришлось формировать в то время, когда германские части начали выходить через Нижний Днепр в Северную Таврию к берегам Азовского моря.

Ожесточенная «москитная» и воздушная война развернулась на тех самых плесах, где революционным черноморцам уже приходилось драться во время гражданской войны, решая те же задачи обеспечения приморского фланга армии под Мариуполем, Таганрогом и на подходах к Ростову. Но на этот раз враг оказался сильнее, а обстановка сложнее, так как без авиации уже нельзя было выполнить ни одной задачи. Противник перебросил по железной дороге через Геническ (а позже через Мариуполь) большое число секций двухкорпусных самоходных понтонов, использование которых вполне

отвечало условиям этого района театра (мелководье, небольшие расстояния). Кроме того, на Азовском море в широких масштабах развернулась воздушная и минная война с применением самых современных магнитно-акустических мин.

Действуя смело и активно, Азовская флотилия все время держала инициативу на море в своих руках.

Был период (летом 1942 г.), когда немцы перебросили из Германии в Мариуполь флотские команды общей численностью до 6 000 чел. Спустив на воду десантные катера и сконцентрировав самоходные понтоны, противник начал подготовку большой десантной операции в направлении на Ейск и Ахтари с тем, чтобы кратчайшим путем выйти на Кубань в тыл нашим армиям, защищавшим Ростов и Таманский полуостров. Но своевременным мощным ударом с воздуха авиации Черноморского флота и Северо-Кавказского фронта и действиями флотилии с моря этот план противника был сорван.

Азовцы показали себя мастерами тактических и диверсионных десантов и набеговых операций, благодаря чему фланг и тыл противника, а также его части, прикрывавшие Азовское побережье, держались в постоянном напряжении.

Особенно отличились моряки Азовской военной флотилии в те дни, когда Красная Армия погнала противника на запад, и в первую очередь при захвате войсками Южного фронта таких важнейших районов Приазовья, как Таганрог, Осипенко и крупный центр металлургической промышленности юга—город и порт Мариуполь. В приказе Верховного Главнокомандующего от 10 сентября 1943 г. были особо отмечены действия моряков контр-адмирала Горшкова при взятии Мариуполя. Успешные действия десантов азовцев под Темрюком также отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего от 9 октября 1943 г. в связи с полным очищением от немецко-фашистских захватчиков Таманского полуострова.

Если бы старый адмирал, воспитанный на классических традициях линейного флота, увидел это сложное соединение самых разнообразных кораблей и судов—от монитора специальной постройки, бронекатера и охотника до рыбачьих мотоботов и сейнеров, вооруженных мелкокалиберной артиллерией и пулеметами,—он, наверное, скептически улыбнулся бы, недоумевая, как можно воевать на подобного рода «композитной» эскадре. Однако азовцы воевали, и воевали неплохо, именно на этих судах, лишь бы выполнить боевые

задачи, поставленные командованием, лишь бы нанести ущерб и поражение ненавистному врагу. *Эти маленькие корабли делали большое дело.*

В своеобразных условиях Азовского моря некоторые типы импровизированных боевых судов оказывались более подходящими для использования, чем любые корабли флота[1]. Вот почему краснофлотец, всю службу проплававший на современном крейсере, но переведенный на азовскую канонерскую лодку, по миновании надобности не без сожаления передавал ее старым владельцам—местным рыбакам—и с гордостью возвращался на свой крейсер, зная, что обогнал своих товарищей в отношении «числа дней пребывания в море» и «числа случаев пребывания в бою».

Были для азовцев и тяжелые дни, когда пришлось отойти на Дон и Кубань и временно уйти в Черное море из-за потери баз, захваченных противником с суши.

Завершающей операцией Азовской военной флотилии была высадка десанта Отдельной Приморской армии на Керченский полуостров, сопровождавшаяся несколькими тактическими десантами моряков во фланг противника, и последующая переброска всей армии и ее тылов в Крым.

В настоящее время Азовское море окончательно очищено от вражеских кораблей, частью потопленных, частью удравших через Керченский пролив, а частью доставшихся нам в виде трофеев. И это море, «открытое» для России Петром I, опять стало внутренним морем Советского Союза, на котором рыбники и торговые моряки, возвращаясь к нормальной жизни, восстанавливают порты и суда, поврежденные врагом.

Волжская военная флотилия

На величайшей русской реке—Волге—в мирное время и в первый период войны, конечно, не было никакой военной флотилии или каких-либо учреждений флота. Волжский район был тем самым советским тылом, промышленным, колхозным и транспортным, благодаря патриотизму и трудовому напряжению которого Красная Армия и флот

---

[1] В гражданскую войну врангелевцы пытались противопоставить вооруженным шаландам революционных азовцев два эскадренных миноносца типа «Гневный». Однако из этого ничего не вышло, так как из-за мелководности театра эскадренные миноносцы оказались беспомощными и скоро были вынуждены уйти в Черное море.

могли оказывать стойкое сопротивление вторгающемуся врагу и успешно наносить ему контрудары.

Единственно, что было (вернее, осталось) военно-морского на Волге,—это память о героических делах революционных матросов, успешно дравшихся совместно с Красной Армией на Каме, на Средней Волге, под Царицыном и Астраханью с врагами родины—интервентами и белогвардейцами—в 1918 и 1919 гг.

Ряд крупнейших заводов и оборонных предприятий, расположенных на берегу Волги, и громадные сельскохозяйственные районы, прилегающие к ней, сами по себе были для врага ценными объектами, но со стратегической точки зрения более крупное значение Волга имела как важнейшая водно-транспортная магистраль. Еще в мирное время эта река играла большую роль в народнохозяйственном плане советского государства, частично разгружая железнодорожный транспорт и осуществляя обменный грузооборот бакинской и эмбинской нефти, пшеницы Поволжья, лесоматериалов северных районов и продукции приволжских заводов-гигантов, расположенных в Сталинграде, Саратове, Куйбышеве, Ярославле, Казани, Горьком, Сормове. Благодаря таким судоходным притокам, как Кама и Ока, и наличию каналов, как Волга—Москва и Мариинская система, транспортное значение Волги в военное время возросло во много раз.

Немецкое командование это отлично знало[1]. Вот почему как только основные аэродромы германской авиации достаточно подвинулись на восток, над Волгой появились первые вражеские самолеты. Но здесь их уже ждали.

Немцы знали военную географию, но не знали еще советского народа, несмотря на то, что шел второй год войны.

Помимо мероприятий по своевременному развертыванию средств ПВО, проведенных Народным Комиссариатом Обороны, на Волгу были предусмотрительно переброшены боевые корабли с некоторых флотов и сформированы соответствующие соединения с необходимыми обеспечивающими органами и средствами ведения современной войны.

Боевые действия флотилии открылись здесь задолго до того, как немецким частям удалось пробиться к Волге. При этом главным противником для объектов на берегу и кара-

[1] В декабре 1942 г. Гитлер в своем очередном выступлении сказал о Волге: «Это гигантский путь, и мы хотим им располагать».

ванов судов с нефтью и бензином была германская бомбардировочная авиация. Обстановка значительно осложнилась, когда немцы начали по ночам минировать волжские фарватеры, сбрасывая магнитные и магнитно-акустические мины с самолетов в различных районах от Астрахани до Саратова, т. е. на протяжении свыше 900 км.

Это потребовало большого напряжения от тральщиков флотилии, так как наиболее ответственные участки приходилось тралить систематически, а особо ответственные караваны, кроме того, непосредственно конвоировать как тральщиками, так и канонерскими лодками и бронекатерами для целей ПВО.

Как всегда в тех случаях, когда минные постановки производятся скрытно и в различных районах, затруднение представляют не столько сами мины, т. е. их траление и уничтожение, сколько трудность их нахождения. В целях профилактики нужно протраливать все подозрительные участки реки. Пришлось ввести твердый режим плавания, специальную навигационную обстановку, военно-лоцманскую службу и организовать сеть наблюдательных постов и систему оповещения. Эти мероприятия не только свели потери до минимума, но и позволили сократить простои и замедление в обороте тоннажа настолько, что, несмотря на все затруднения, чинимые противником, *волжские речники перевыполнили план годовых перевозок по главнейшим грузам военного значения.*

На всякие новые ухищрения врага Волжская военная флотилия отвечала соответствующими контрмерами.

К концу лета 1942 г., когда в районе Волги появилась более серьезная угроза в виде германских бронетанковых частей, пробивающихся к Сталинграду, флотилия уже была хорошо сколоченным боевым организмом с опытными кадрами, сработавшимися с соответствующими частями и штабами Красной Армии.

Бои за Сталинград поставили перед военными моряками флотилии ряд новых задач, из которых главнейшими были:

1) артиллерийское содействие армии, обороняющей подступы к городу и позже—его отдельные кварталы и берег Волги;

2) высадка тактических десантов на участках берега, где противнику удавалось прорваться к реке;

3) обеспечение переправы войск и боевой техники, подвоза боепитания и продовольствия;

4) эвакуация раненых.

Все эти задачи пришлось решать при самой ожесточенной активности артиллерии и особенно авиации противника, очень энергично действовавшими по средствам переправы.

Надо также отметить, что в разгаре боев положение флотилии значительно осложнилось тем, что Волга начала замерзать; это ставило под серьезную угрозу корабли, лишившиеся маневра.

Канонерские лодки и пловучие батареи, замаскированные под берегом и использующие маскирующие дымзавесы, непрерывно получали заявки на огонь от соответствующих армейских начальников, и в результате выполнения этих заявок через короткий промежуток времени замолкали мешавшие нашим войскам германские батареи или минометы. При этом артиллерийские наблюдатели—корректировочные посты с кораблей—всегда находились в передовых линиях армейских частей и передвигались вместе с ними. Бывали случаи использования прямого огня кораблей по вражеским танкам. Когда однажды командующий фронтом лично поставил задачу одной из канонерских лодок и она с первых залпов накрыла заданную цель, лаконичное: «Спасибо, Волга», переданное по телефону на корабль, было в этот момент лучшей наградой для моряков.

Непрерывно, ночами, тральщики и катера Волжской военной флотилии курсировали под огнем между городом и фланговыми частями, между городом и левым берегом, осуществляя переброски наших частей и боеприпасов или высадки частных десантов. Значительное число команд флотилии и морской пехоты принимало непосредственное участие в уличных боях бок о бок с красноармейцами.

Успех грандиозной операции, длившейся шесть с половиной месяцев и кончившейся полным разгромом и пленением остатков германской группировки, принадлежит к победным делам нашей славной Красной Армии; моряки Волжской военной флотилии сыграли в этой операции свою скромную по масштабу роль и решили поставленную им задачу, тем самым способствуя общему успеху. Несмотря на всю сложность и напряженность обстановки ожесточенных боев, волжские военные моряки оказались на высоте и с честью выполнили свой долг в этой решающей битве Великой отечественной войны. Два корабля Волжской военной флотилии—канонерские лодки «Усыскин» и «Чапаев»—с гордостью носят

краснознаменный флаг, а многие моряки кораблей и морской пехоты—медали за оборону Сталинграда.

Второй раз после Октябрьской революции приходили военные моряки вместе с Красной Армией на защиту родной Волги и ее берегов, и второй раз матросская слава оказалась достойной славы исторического города Сталина.

Каспийская военная флотилия

Старейшая из наших флотилий—Каспийская—решала ту же задачу, что и Волжская, ибо германское командование, стремясь парализовать основную водную магистраль, пыталось воздействовать и на ее морской участок.

Вражеские самолеты-бомбардировщики и постановщики мин доходили не только до Астрахани, но появлялись и над Каспийским морем, стараясь особенно энергично воздействовать на стык морского и речного участков главной коммуникации на этом театре. По всем данным, германское командование рассчитывало прервать поток нефти и бензина, идущий на север из Баку, но расчеты эти, как и многие другие, оказались несостоятельными.

Совместными действиями ПВО армии и флотилии и энергичной работой тральщиков операции врага были очень скоро полностью нейтрализованы, и поток грузов между устьем Волги и портами Каспийского моря беспрепятственно продолжал двигаться как на север, так и на юг. При этом надо учитывать, что война потребовала значительного увеличения грузооборота по сравнению с мирным временем.

Благодаря стойкости войск Закавказского фронта армиям противника так и не удалось пробиться к берегу Каспийского моря, хотя немцы доходили до Элисты и действовали из нее подвижными отрядами в сторону железной дороги Кизляр—Астрахань. Главные силы южной группировки немцев, несмотря на все усилия и ожесточенность боев, не смогли пробиться восточнее Эльхотово и Моздока и выйти к городу и порту Махач-Кала. Получив затем сокрушительный удар Закавказского фронта, немцы покатились на запад с тем, чтобы уже никогда не возвращаться к Кавказу.

Поэтому Каспийской флотилии не пришлось ввести в действие свои артиллерийские корабли, и она главным образом обеспечивала Красную Армию перебросками морем больших войсковых частей и многообразной тяжелой техники.

Южная часть морской коммуникации СССР с дружественным Ираном также находилась под контролем Каспийской военной флотилии.

С этими задачами флотилия справилась хорошо.

Помимо того, Каспийская военная флотилия продолжала быть морским учебным центром, в котором обучались и тренировались краснофлотцы, курсанты и офицеры всех специальностей, вливавшиеся затем в состав других боевых флотов.

---

6. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ

Роль и значение вспомогательного флота

Современная война потребовала широкого привлечения вспомогательного флота к выполнению боевых операций на морских театрах и использования его для обеспечения ведения войны в целом. Это подтверждается как нашим опытом, так и опытом морских сил союзников.

Цифры показывают значительный рост числа судов, привлеченных к транспортной или вспомогательной службе флотов, по сравнению с тем, что было в соответствующие периоды первой мировой войны. Это является неизбежным следствием некоторых характерных особенностей современной войны, сводящихся к следующему.

1. Неограниченные цели, поставленные фашистскими агрессорами, мечтавшими о мировом господстве, привели к *огромным масштабам войны*, захватившей почти весь мир, и *крайнему ее ожесточению*, поскольку было поставлено под угрозу существование многих демократических государств.

2. В свою очередь масштабы войны и ее ожесточение потребовали напряжения и *мобилизации всех сил и средств* стран, участвующих как в агрессии, так и в обороне от нее, включая максимальное использование разнообразных видов транспорта и, *в частности, морского*. Правда, необходимость полного напряжения всех сил и ресурсов не была своевременно понята всеми странами, кроме Советского Союза, но обстановка вынудила почти всех участников борьбы последовательно втянуться в большое напряжение.

3. Насыщенность современных вооруженных сил различными видами технических средств борьбы, небывалый рост авиации, танковых и моторизованных частей, механизация тыла современных армий, а также громадный расход боезапаса всех огневых средств (из-за относительного увеличе-

ния числа орудий и минометов на одного бойца, повышения скорострельности и увеличения процента автоматического оружия)[1] повлекли за собой *увеличение перевозок для снабжения и питания армии, авиации и флота.* Развитие моторостроительной, авиационной, танковой, артиллерийской промышленности, предприятий, изготовляющих все виды боезапаса и снаряжения, и одновременное расширение основной индустрии, обеспечивающей оборонную промышленность, вызвали необходимость соответственного расширения добычи и *перевозки в небывалых количествах стратегического сырья* различной номенклатуры.

Помимо того, организация антигитлеровской коалиции обусловила *необходимость обмена оборонными ресурсами* между Объединенными нациями[2]. Главным средством этого обмена является морской транспорт.

4. Увеличившееся значение морских коммуникаций и попытки противника их расстроить (прежде всего подводными лодками и авиацией) привели к необходимости защиты транспортов или конвоев всеми современными средствами, в том числе эскортными и сторожевыми кораблями.

Массовое применение мин заграждения новых типов на подходах к портам и базам потребовало создания большого числа тральных флотилий, намного превосходящих своей численностью тральные соединения времен первой мировой войны.

---

[1] Вот некоторые цифры. Только английская промышленность с начала войны и до 1 января 1944 г. изготовила 83 тысячи танков, бронемашин и тягачей, 115 тысяч орудий свыше 20-мм калибра (не считая пушек для флота и авиации), 525 тысяч пулеметов, винтовок, пистолетов-пулеметов, свыше 90 тысяч самолетов, свыше 1 млн. единиц средств транспорта (из доклада министра военного производства Литтлтона в Палате общин 8 марта 1944 г.). Промышленность США с момента вступления в войну выпустила: 160 тысяч самолетов, 450 тысяч орудий, 130 тысяч танков и других боевых машин, 31 500 тысяч тонн торговых судов (из заявления руководителя управления по делам военного производства США Нельсона 26 мая 1944 г.).

[2] Выступая 9 марта 1944 г. в комиссии по иностранным делам Палаты представителей США, контр-адмирал Лэнд привел следующие данные: только за 1943 г. торговый флот США вывез 46 869 000 т груза, из которого 42% (19 480 000 т, или 2 876 пароходо-рейсов) предназначались для американской армии и флота, находящихся вне метрополии, около 42% направлялись в порядке выполнения закона о передаче взаймы или в аренду, а остальное составляло важные гражданские грузы.

Если большие флоты начинали современную войну с 50—100 тральщиками состава мирного времени, то уже через год их было от 500 до 1 000. Со сторожевыми кораблями произошла та же численная метаморфоза: от 50—100 единиц приходилось переходить к тысячам.

Никакая судостроительная промышленность, даже американская, не могла обеспечить в короткий срок удовлетворение такой потребности в специальных судах. Поэтому почти все страны в первое время *прибегли к мобилизации рыболовных траулеров в качестве минных тральщиков и базовых сторожевых судов и использованию паровых и дизельных яхт и малых пароходов (после их вооружения) для конвоирования транспортов*. В последующем эти суда на ответственных трассах стали замещаться эскортными миноносцами, корветами и фрегатами специальной постройки, но в связи с тем, что в процессе войны пространства морских опасных зон также расширялись, потребность во вспомогательном флоте не уменьшилась.

5. Возросшая мощь авиации и эффективность ее ударов по базам флота заставили изменить систему базирования в сторону решительного рассредоточения стоянки боевых кораблей. Если позволяют условия театра, сейчас более выгодно корабли, требующие ремонта, направлять в базовые доки и мастерские, а действующие соединения надводных и подводных кораблей держать рассредоточенно в мало посещаемых бухтах, в шхерах или в архипелагах, принимая необходимые меры охраны, обороны и маскировки. При этом целесообразно периодически менять места маневренных стоянок, что в свою очередь лучше обеспечивает скрытность действий флота[1]. Такая система базирования *потребовала значительного увеличения числа плавбаз, плавмастерских, танкеров* и других обслуживающих судов вспомогательного флота.

Соединения советских флотов, также применяющие подобную систему базирования, когда это выгодно по обстановке, кроме того, вынуждены были прибегать к ней в случаях оставления своих штатных баз, временно захваченных противником с суши.

6. Наконец, *для современной войны характерно увеличение числа десантных операций* на всех театрах войны.

---

[1] Пример такого базирования кратко описан в главе «Война на Северном театре» применительно к главным силам германского флота.

Несмотря на небывалое развитие специального класса десантных и высадочных судов, численность которых только у наших союзников определяется сейчас десятками тысяч[1], во всех больших десантных операциях приходится использовать транспорты из состава коммерческого флота.

Вот почему *современные морские силы не могут существовать без большого вспомогательного флота.*

Вот почему сейчас почти во всех флотах мира можно видеть вооруженные и специально оборудованные суда в качестве вспомогательных крейсеров, плавучих баз и мастерских, госпитальных судов, минных заградителей, сторожевых кораблей, кораблей ПВО, тральщиков, конвоиров, посыльных судов, десантных и высадочных средств и т. д. и т. д., причем в количествах, превышающих те же цифры, относящиеся к предыдущей мировой войне.

Морским силам Советского Союза пришлось пойти по тому же пути почти на всех морях, правда, не в таких масштабах, как в Англии или США, ввиду сравнительно меньших протяжений наших коммуникаций и ограниченности морских театров и тоннажа. Помимо транспортов и буксиров военных портов, состоявших в списках боевых флотов мирного времени, было мобилизовано или эпизодически привлекалось к операциям большое число судов морского флота, траулеров Рыбпрома, ледоколов Главного управления Северного морского пути, буксиров и судов речного флота и других гражданских наркоматов, имевших свой тоннаж, причем использовался не только судовой состав, но и мастерские, порты и обеспечивающие службы с соответствующим персоналом.

Эти мероприятия полностью себя оправдали в процессе ведения войны.

Транспортный и вспомогательный флоты СССР

Когда рассматривается или оценивается боевая деятельность Военно-Морского Флота СССР в отечественной войне, всегда надо помнить, что, взаимодействуя с ним или действуя в его составе, в борьбе с врагом участвуют мобилизованные или военизированные суда морского, промыслового, речного и ледокольного флотов нашего государства с их опытным и закаленным личным составом.

Если в первые дни войны это мероприятие относилось

---

[1] 18 марта 1944 г. начальник бюро личного состава флота США контр-адмирал Джекобс объявил, что «планом предусматривается строительство 80 тысяч десантных судов до конца 1944 г.».

только к передовым театрам и к незначительной части судового состава, то в последующем оно распространилось почти на все внутренние моря (Белое, Азовское), озера и реки европейской части Советского Союза.

Морской флот Советского Союза решал и решает главным образом транспортные задачи, доставляя в союзные страны наши экспортные грузы и участвуя в подвозе вооружения, промышленного сырья и продовольствия, закупаемого СССР или предоставляемого нам в порядке соглашения об аренде или передаче взаймы.

Одиночным порядком или в составе союзных конвоев советские суда бороздят сейчас почти все моря и океаны земного шара, так как во время войны наши коммерческие взаимоотношения с иностранными государствами значительно расширились.

Независимо от состава придаваемой охраны все суда пришлось вооружить артиллерией и пулеметами для обороны от германских подводных лодок или самолетов. Многие из советских судов уже имеют изрядный боевой стаж, так как они неоднократно подвергались атакам как из-под воды, так и с воздуха. Некоторые из них благодаря мужеству команд и искусству маневрирования капитанов имеют на своем счету сбитые самолеты и потопленные или поврежденные подводные лодки противника.

Другая часть судов морского флота привлекалась непосредственно к боевым операциям военных флотов—для питания осажденных баз, таких, как Одесса или Севастополь, или для обеспечения эвакуации раненых и гражданского населения из тех же баз и из Таллина, Ганге, Новороссийска и других портов в условиях самого ожесточенного сопротивления морских и воздушных сил врага.

Особое мужество было проявлено командами тех судов, которые непосредственно привлекались к десантным операциям.

Даже плавание в качестве госпитальных судов было сопряжено с большим риском, ибо фашисты, не считаясь ни с какими нормами международного права, атаковывали и топили суда, перевозившие раненых, несмотря на наличие всех внешних знаков, установленных Гаагской конвенцией 1907 г.[1].

---

[1] Гаагская конвенция от 18 октября 1907 г. «О применении к морской войне начал Женевской конвенции», ст. 5; эта конвенция в свое время была подписана Германией.

Самоотверженная работа моряков отмечена многими боевыми наградами, не только советскими, но и полученными от союзных правительств.

Судовой состав рыбной промышленности СССР в значительной своей части влился в соединения военных флотов с первых же дней войны и после соответствующего вооружения и подготовки стал нести боевую службу в системе охраны водных районов баз в качестве сторожевых кораблей, тральщиков, посыльных судов и т. д.

Личному составу траулеров, несущих дозор в суровом Баренцовом море, не приходилось к нему привыкать, так как он годами и с большим напряжением (еще в мирное время) работал здесь, невзирая ни на какую погоду. Теперь потребовалось бдительно следить за горизонтом и за воздухом, уметь отличать на большом расстоянии свои самолеты от немецких, не позволять безнаказанно появляться перископу неприятельской подводной лодки, уметь обращаться со своим вооружением, с германскими минами и своевременно доносить об изменении обстановки.

Не сразу далась вся эта премудрость скромным труженикам моря, но ненависть к врагу, горячее желание принять участие в общей борьбе с захватчиками и морской опыт сделали из них незаменимых бойцов морских вооруженных сил Советского Союза. Теперь на их счету большое количество отконвоированных транспортов, трехгодовая дозорная служба, значительное число сбитых и поврежденных немецких самолетов и потопленных подводных лодок.

Часть судов рыбной промышленности, оставаясь в составе промыслового флота, продолжала успешно выполнять план вылова рыбы, но в уже более сложных условиях военного времени, повседневно рискуя нарваться на мины или стать объектом атаки немецких самолетов и подводных лодок.

Вот что пишет о рыбаках Мурмана секретарь Мурманского обкома ВКП(б) тов. Старостин:

«За время Отечественной войны бомбардировкам и обстрелам подверглись многие рыболовецкие корабли. Были и жертвы, но рыбаки тралового флота и в тяжелую минуту опасности оставались до конца своей жизни верными сынами нашей социалистической родины.

...Военные моряки с любовью относятся к рыбакам Мурмана и оказывают им всемерную помощь, охраняя их от фашистских самолетов и подводных лодок. Эта любовь и

боевая дружба военных моряков и моряков с рыболовецких судов выросла и окрепла в боях с немецко-фашистскими оккупантами»[1].

Речной флот СССР частью влился в боевые речные флотилии, а частично продолжал напряженную транспортную работу на всех внутренних водных системах Советского Союза.

Помимо общего роста объема речного грузооборота, обстановка для работы речников значительно осложнилась, особенно на театре военных действий, где приходилось работать непосредственно на нужды фронта. На Припяти, Днепре, Дунае, Буге, Неве, Свири, Волхове, на Ладожском и Онежском озерах, Беломорско-Балтийском канале им. Сталина и, наконец, на Дону, Кубани и Волге, не считая других речных и искусственных водных путей, речники самоотверженно работали в условиях снятой навигационной обстановки, часто под огнем артиллерии и пулеметов противника, при попытках атак с воздуха и иногда на минированных участках.

При этом надо помнить, что речной флот, отдавший наиболее молодых и сильных своих людей в армию или в боевые флотилии, был укомплектован в значительной мере ветеранами речного транспорта и женщинами. Эти сугубо мирные люди, но горячие советские патриоты не только выполняли и перевыполняли хозяйственные планы и задания военного командования, но и выводили свои суда с бассейнов, временно захваченных противником, и уходили в глубь страны, часто бросая насиженные места и родные дома со всем своим достоянием. Вслед за победоносной Красной Армией они сейчас возвратились на Дон, Кубань, Волхов, Неву и Днепр и с той же энергией работают над восстановлением и ремонтом судов, обстановки, портов, мастерских и причалов, чтобы и впредь помогать нашим наступающим войскам и обеспечивать перевозками восстановление народного хозяйства в районах, пострадавших от рук германских и румынских грабителей.

Ледокольный и транспортный флоты Северного морского пути решали все эти же задачи в полярных районах и на других морских бассейнах, замерзающих зимой.

---

[1] «Правда» № 77 от 30 марта 1944 г. М. Старостин. «Рыбаки Мурмана».

Особенно тщательно пришлось вооружать и охранять ледоколы, за которыми авиация и подводные лодки противника специально охотились, зная, что они представляют большую ценность для нашего мореплавания в зимних условиях.

Будучи объектами вожделения для немецких и финских летчиков и подводников, ледоколы уже три военные зимы исключительно успешно обеспечивали проводку во льдах боевых кораблей и транспортов с ценным грузом, в необходимых случаях сами превращаясь в войсковые и грузовые суда. Некоторым из них, работающим в Финском заливе, не раз приходилось попадать под огонь береговой артиллерии противника.

Немецкие документы подтверждают тот факт, что противник специально охотится за ледоколами. Так, в цитированном уже нами «Журнале боевых действий» 768 тяжелого артиллерийского дивизиона, захваченном после разгрома немецкой группировки под Ленинградом, имеется такая запись:

«21 декабря 1941 г. при ясной погоде засечками трех пунктов АИР установлено местонахождение ледокола «Ермак». Дивизион обстрелял корректируемым огнем с 10.50 до 11.52 этот большой ледокол. Первые снаряды легли очень далеко. С 13.04 до 13.33 продолжалась стрельба по ледоколу. Наблюдались разрывы в непосредственной близости, однако попаданий не отмечено».

Сейчас мы можем подтвердить, что попаданий действительно не было как в декабре 1941 г., так и позже, вплоть до того дня, когда немцам пришлось поспешно ретироваться и бросить свою тяжелую артиллерию и все документы.

Вопреки всем стараниям врага, ледокольный флот продолжает без потерь решать ответственные задачи на морских театрах военных действий.

Люди вспомогательного флота

Говоря о роли вспомогательного и транспортного флотов в отечественной войне, надо особо сказать о людях, которые их обслуживают и ими управляют.

Если кадровый военный моряк или приходящие из запаса морской офицер и краснофлотец давали воинскую присягу, обучались и готовились к войне, т. е. физически и морально закалялись для того, чтобы переносить ее тяготы и при этом, не щадя жизни, всю свою волю, энергию и знания направлять на то, чтобы бить и уничтожать врага, то основные кадры вспомогательного флота такой подготовки не имели.

Хороший боец создается не сразу. Для этого необходима серьёзная школа—такая, какой являются Красная Армия и Военно-Морской Флот. Чем же объяснить тогда, что сотни тысяч этих тружеников, в числе которых много пожилых людей и женщин, оказались на высоте своего профессионального и патриотического долга в тех исключительно тяжелых обстоятельствах, с которыми им пришлось встретиться в дни отечественной войны?

Это объясняется тем, что *они имели свою школу*, которая заключалась в следующем.

1. 26 лет эти люди воспитывались всей *советской системой*, научившей их любить свою родину, уважать свой труд, беречь народное добро в виде тех судов и пловучих средств, на которых они привыкли работать, перевозя пассажиров или грузы, добывая рыбу или морского зверя. Они знали, что, выполняя эту работу, становятся активными участниками социалистического строительства. При этом они видели плоды своих усилий в растущей мощи и благосостоянии советского государства.

2. Приказы и призывы Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина, всегда обращенные не только к армии и флоту, но и ко всему советскому народу, ко всем честным труженикам тыла—рабочим, колхозникам, транспортникам, интеллигенции, направляли их разум и волю.

Это товарищ Сталин сказал:

«Большую роль в деле помощи фронту сыграл наш транспорт, прежде всего железнодорожный транспорт, а также речной, морской и автомобильный транспорт. Транспорт является, как известно, важнейшим средством связи между тылом и фронтом»[1].

Это он в самые тяжелые дни учил, что для устранения величайшей опасности для нашего существования «необходимо, чтобы наша армия и наш флот имели деятельную и активную поддержку со стороны всей нашей страны»[2].

---

[1] Доклад Председателя Государственного Комитета Обороны товарища И. В. Сталина на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями г. Москвы 6 ноября 1943 г. «Правда» № 275 от 7 ноября 1943 г.

[2] И. Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза. Госполитиздат, 1943, стр. 32.

Каждый раз, обращаясь к народу, товарищ Сталин напоминает об этом, говоря о необходимости напрячь все силы для достижения великой, благородной цели—изгнания немецких захватчиков, предостерегая в то же время от успокоения после успехов. Советские моряки неотступно следуют этим призывам вождя с первых дней войны.

3. Что касается профессиональных навыков, то вся жизнь работников советского морского и речного транспорта и промыслового флота была суровой, повседневной школой борьбы с морской стихией, целеустремленной на выполнение производственных планов.

Потомки киевлян, ходивших в IX веке к Босфору и в Средиземное море, новгородцев, водивших свои суда в ганзейские порты, поморов, с незапамятных времен промышлявших морского зверя на льдинах Арктики, мореходов-пионеров Аляски—всегда были отличными моряками. Несмотря на «континентальность» основной части страны, Россия никогда не имела недостатка в хороших моряках, хотя и не всегда снабжала их первоклассными судами.

Когда в 1939 г. по решению правительства об усилении технического флота наших дальневосточных портов из Роттердама в Николаевск-на-Амуре вышла необычная армада из землечерпалок, некоторые злопыхатели в иностранной прессе гадали о том, где наши суда потонут—в Атлантическом или в Тихом океане. Морская инспекция в Голландии очень осторожно формулировала готовность судов к переходу—«годны для плавания в Россию», делая вид, что речь идет о переходе через Кильский канал в Балтийское море, хотя члены инспекции отлично знали, что суда перебрасываются на Дальний Восток.

27 мая соединение из нескольких судов с низкими бортами, рассчитанных на работу в гаванях и на рейдах, водоизмещением всего по 1248 бр.-рег. т, вышло по маршруту: Роттердам, Тринидад, Панамский канал, Гонолулу, Николаевск-на-Амуре. Произведя две перегрузки топлива в океане и пройдя 13 900 миль, землечерпалки прибыли в полном порядке к месту назначения 17 августа 1939 г., поставив тем самым своеобразный мировой рекорд. Советские моряки сделали свое дело—без шума и помпы и в то же время раньше срока и без потерь.

4. Наконец, *сама война явилась школой,* которая из мир-

ных речников и рыбаков сделала упорных и стойких бойцов, готовых участвовать на своих сейнерах, траулерах или буксирах в любой рискованной операции, чтобы не только в тылу, но и непосредственно на фронте помогать армии и флоту в изгнании с родной земли ненавистного врага.

До сих пор продолжаются попытки своеобразной «эмиграции» моряков с транспортов на бронекатера, с сейнеров на охотники военного флота и в морскую пехоту. Значительное количество их было зачислено в офицеры, старшины и краснофлотцы и стало настоящими военными моряками.

Очевидно, очень чесались руки у советских моряков на германских захватчиков, если ответственная и почетная работа во вспомогательном флоте многих из них не удовлетворяла и они обязательно хотели драться в первых рядах не только на боевых кораблях, но даже в частях морской пехоты. Приходилось искусственно сдерживать это стремление, нарушающее все расчеты, так как дееспособный вспомогательный флот необходим для обеспечения победы.

Много раз происходили своеобразные сцены обид и возмущения, когда при передаче военному флоту соответствующих судов приходилось списывать так называемую «вольную» команду. Вспоминается, например, такой случай: летом 1942 г. старшина Военно-Морского Флота пришел принимать от старого азовского рыбака моторное хозяйство сейнера, предназначенного для участия в очень рискованной операции в районе Керчи. «Папаша» (так назвал его старшина) принял предложение переждать операцию на берегу как личное оскорбление и категорически отказался сойти с катера, не реагируя на увещевания или приказания. Пришлось оставить его на сейнере, и, когда в последовавшем бою часть военной команды вышла из строя, старик, сам получивший ранение, довел сейнер до Тамани.

Транспорты или танкеры, приходившие в порт с развороченными палубами или бортами от попаданий неприятельских бомб и торпед, рыболовные траулеры или буксиры, возвращавшиеся из рейса с изрешеченными пулями мостиками, срочно ремонтировались, принимали топливо и грузы и опять уходили в море для выполнения очередного задания. Если судно получало повреждение в море, то ближайший товарищ шел ему на помощь. Если судно погибало, люди, оставшиеся в живых, шли на новые суда или на восполнение убыли на старых.

Характерно, что не призванные в состав военных флотов и флотилий промысловые суда работали исключительно напряженно, как часть всего советского тыла. В частности рыбаки Мурмана, несмотря на все трудности военного времени, выполнили годовой план в 1943 г. на 163,9%.

Таковы «будни» вспомогательного флота в этой беспримерно тяжелой войне.

На одном из театров военных действий был случай, когда советский транспорт, атакованный вражеской подводной лодкой, затонул. Команда спаслась на шлюпках. Случайно на этом судне находился офицер британского военного флота, который воспользовался оказией для перехода в следующий порт. Он разделил судьбу экипажа и позже так донес нашему и своему начальству о происшедшем:

«Убедившись в том, что дальнейшие меры спасения судна уже бесполезны, капитан и команда перешли в шлюпки. Считаю своим долгом отметить, что, несмотря на то, что среди них была одна женщина (уборщица), что дело происходило в полной темноте, а верхняя палуба уже погружалась в воду,—не было заметно никакой суеты и все действия выполнялись спокойно. .»

Таковы люди советского вспомогательного флота.

---

7. ДАЛЬНЕЙШИЕ ЗАДАЧИ ФЛОТА

В настоящее время рано еще подводить итоги, делать окончательные выводы и давать оценку боевой деятельности флота в Великой отечественной войне. Война продолжается, и враг еще окончательно не разбит. Также преждевременно опубликовывать ряд цифр и фактов. Все это—дело будущего.

К кампании 1944 г. военные моряки пришли закаленными предшествующими боями и обогащенными почти трехлетним опытом современной войны, с сохраненным основным корабельным составом, с ожесточением в сердце и с волей к борьбе до полного изгнания ненавистных захватчиков с нашей земли и морей и до окончательного уничтожения гитлеровских вооруженных сил.

Кардинально изменилась обстановка на Черном море после очищения Одессы и Крыма. Ослабление германской морской группы «Норд» и успех противолодочной борьбы улучшили обстановку на Северном театре. Очищена от противника восточная часть Финского залива, и близок час его полного освобождения от морских сил врага.

Но, несмотря на ряд последовательных и непрерывных поражений, немцы еще, как указывает товарищ Сталин, «сопротивляются с яростью обреченных», стараясь всеми силами затянуть войну и отдалить час окончательной расплаты.

Надо все время помнить, что враг еще имеет морские и воздушные силы, управляемые отчаявшимися людьми, и, хотя немцы уже не в состоянии кардинально изменить ход войны, все же, если с нашей стороны не будет своевременно оказываться должное противодействие, они смогут еще быстрым сосредоточением сил на одном из морей или на одном

из направлений морского театра наносить чувствительные удары, тем самым затягивая войну.

«Мы добились коренного перелома в войне в пользу нашей страны, и война теперь идет к окончательной развязке»[1]. Красная Армия прочно захватила стратегическую инициативу в свои руки и вот уже два года ведет непрерывное наступление, беспрецедентное в военной истории. Противник обороняется на всех фронтах и на всех морях.

Дальнейшие задачи флота вытекают из приказа Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина.

«В результате успешного наступления Красная Армия вышла на наши государственные границы на протяжении более 400 километров, освободив от немецко-фашистского ига более $^{3}/_{4}$ оккупированной советской земли. Дело состоит теперь в том, чтобы очистить от фашистских захватчиков *всю* нашу землю и восстановить государственные границы Советского Союза *по всей линии* от Черного моря до Баренцова моря.

Но наши задачи не могут ограничиваться изгнанием вражеских войск из пределов нашей Родины. Немецкие войска напоминают теперь раненого зверя, который вынужден уползать к границам своей берлоги—Германии для того, чтобы залечить раны. Но раненый зверь, ушедший в свою берлогу, не перестает быть опасным зверем. Чтобы избавить нашу страну и союзные с нами страны от опасности порабощения, нужно преследовать раненого немецкого зверя по пятам и добить его в его собственной берлоге»[2].

Флот должен не выпускать инициативу из рук ни на час и бить врага в море, на коммуникациях, в его базах, не давая опомниться, накапливать силы или перегруппировываться и не позволяя эвакуироваться из тех районов, куда он загнан в тупик Красной Армией.

Надо все время помнить, что частные успехи врага на морских театрах определялись в прошлом не столько его

---

[1] Доклад Председателя Государственного Комитета Обороны товарища И. В. Сталина на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся с партийными и общественными организациями г. Москвы 6 ноября 1943 г. «Правда» № 275 от 7 ноября 1943 г.

[2] Приказ Верховного Главнокомандующего № 70 от 1 мая 1944 г. «Правда» № 105 от 1 мая 1944 г.

силой или искусством, сколько некоторыми нашими ошибками.

Теперь, когда враг ослаблен, обороняется и катится к своей неизбежной гибели, повторные ошибки были бы непростительны.

Недостаточное знание сил, средств или приемов врага в случаях поверхностной разведки часто приводило к излишним потерям в десантах. За пренебрежение к воздушной или подводной опасности иногда приходилось платить потерей или повреждением отдельных судов. То же самое происходило, если штабы или отдельные командиры забывали о минной опасности или пренебрегали ею.

Поэтому от нас сейчас требуется глубже изучать и шире использовать богатый опыт войны, еще больше повышать боеспособность флота, напрячь все силы и продолжать наносить врагу удар за ударом.

Каждый раз, когда товарищ Сталин подводит итоги прошедшего этапа войны, ставит дальнейшие задачи и предвещает новые победы, он в то же время предостерегает от успокоения или ослабления усилий и требует дальнейшего совершенствования боевого мастерства, полного использования боевой техники, укрепления дисциплины, организованности и порядка. Особое внимание товарищ Сталин всегда обращал на совершенствование искусства вождения войск, на широкое использование опыта передовых гвардейских частей, на поднятие на высшую ступень культуры работы штабов и тылов и призывал к инициативе и смелому маневру.

Долг офицеров и краснофлотцев—возможно лучше, полнее и скорее добиться выполнения всех требований Верховного Главнокомандующего. Но для этого недостаточно их знать и помнить. Надо научиться эти требования и указания *реализовать в приложении к обстановке ведения войны на море, применительно к конкретным оперативным и тактическим задачам каждого флота, эскадры, корабля,* так же как и соединений и частей морской авиации, береговой обороны, морской пехоты, органов управления—штабов, органов флотского тыла, баз и всех звеньев сложного организма морских сил. Надо эти требования и указания постоянно разъяснять всему личному составу флота применительно к меняющимся условиям боевой обстановки.

Кроме того, на моряков Военно-Морского Флота, естественно, ложится большая доля восстановительных работ в

отбитых у противника базах, особенно в части оборонительных объектов, необходимых для успешного продолжения войны. Постройка береговых батарей, аэродромов, очистка акваторий и фарватеров, восстановление портовых сооружений—все это задачи не только строителей, но и моряков.

За истекшее время войны моряки показали себя самоотверженными патриотами и искусными бойцами на море, в воздухе и на берегу. Они сохранили лучшие традиции тех моряков, которые были воспитаны такими адмиралами, как Ушаков и Сенявин, как Лазарев и Нахимов, и в то же время создали новые, героические традиции Великой отечественной войны, на которых будут воспитываться последующие поколения военных моряков советского флота.

Даже на сушу, на которой моряки не обучались воевать, вместе с неизменной бескозыркой и бушлатом они принесли на страх врагам свою крепкую морскую хватку, матросскую отвагу и сметку. Первые охотники в десант, разведку, вылазку или на любые другие опасные предприятия, они заслужили уважение и любовь не только своих боевых товарищей-красноармейцев, но и всего советского народа.

За время войны выявились и выработались не только отдельные замечательные люди—герои флота, но целые боевые коллективы, экипажи кораблей и самолетов и подразделения береговых частей, ставшие гвардейскими или краснознаменными.

У нас есть теперь опытные и закаленные подводники, лихие командиры и экипажи торпедных катеров, бесстрашные морские летчики—мастера торпедных и штурмовых атак, неутомимые и отважные «труженики моря» с охотников и тральщиков, меткие артиллеристы кораблей и береговой обороны и бесстрашные морские пехотинцы.

Флот обладает такими людьми, о которых товарищ Сталин сказал: «Потоки вражеской крови пролили бойцы нашей армии и флота, защищая честь и свободу родины, мужественно отбивая атаки озверелого врага, давая образцы отваги и геройства» [1].

У нас есть прекрасные корабли и проверенное оружие, обильно снабженные боезапасом и всеми видами питания.

---

[1] И. Сталин, О Великой отечественной войне Советского Союза. Госполитиздат, 1943, стр. 18.

У нас есть трехлетний опыт морской и воздушной войны и опыт успешного взаимодействия с частями Красной Армии.

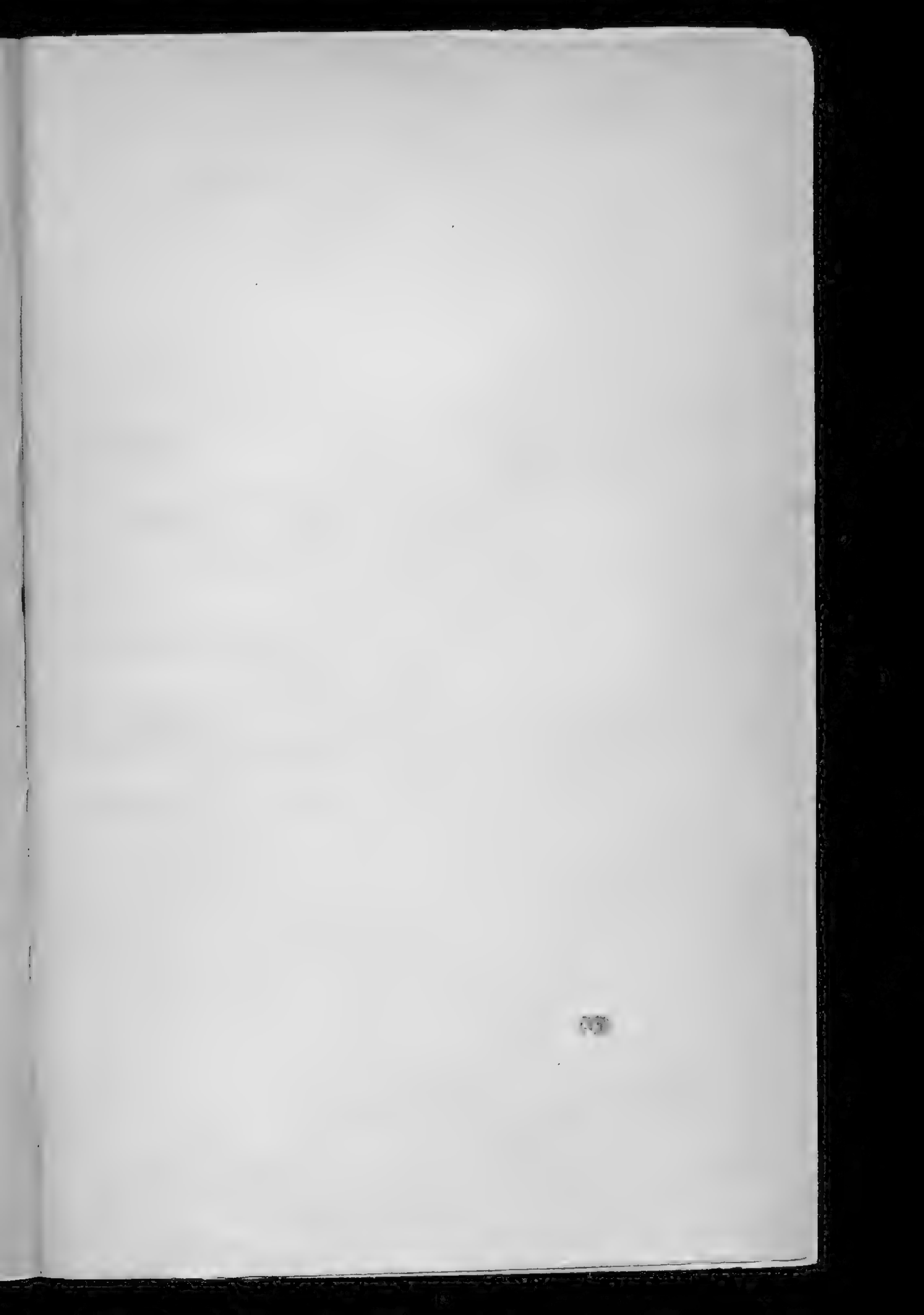
Наконец, для выполнения дальнейших задач, для победоносного завершения войны у нас есть *гениальное, целеустремленное руководство в лице Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина.*



ОГЛАВЛЕНИЕ

Подписано в печать 28/VI 1944 г. ГМ 101134. 9 п. л.
11 зн. в 1 п. л. 39 000. Заказ № 334. Уч.-авт. л. 7 34.

3-я типография «Красный пролетарий» треста «Полиграфкнига» ОГИЗа
при СНК РСФСР. Москва, Краснопролетарская, 16.



ПОПРАВКА

На стр. 108 в 3-й строке сверху допущена опечатка.

Напечатано: «25 апреля 1885 г.»

Следует читать: «25 апреля 1855 г.»

И. С. Исаков

2 р. 50 к.